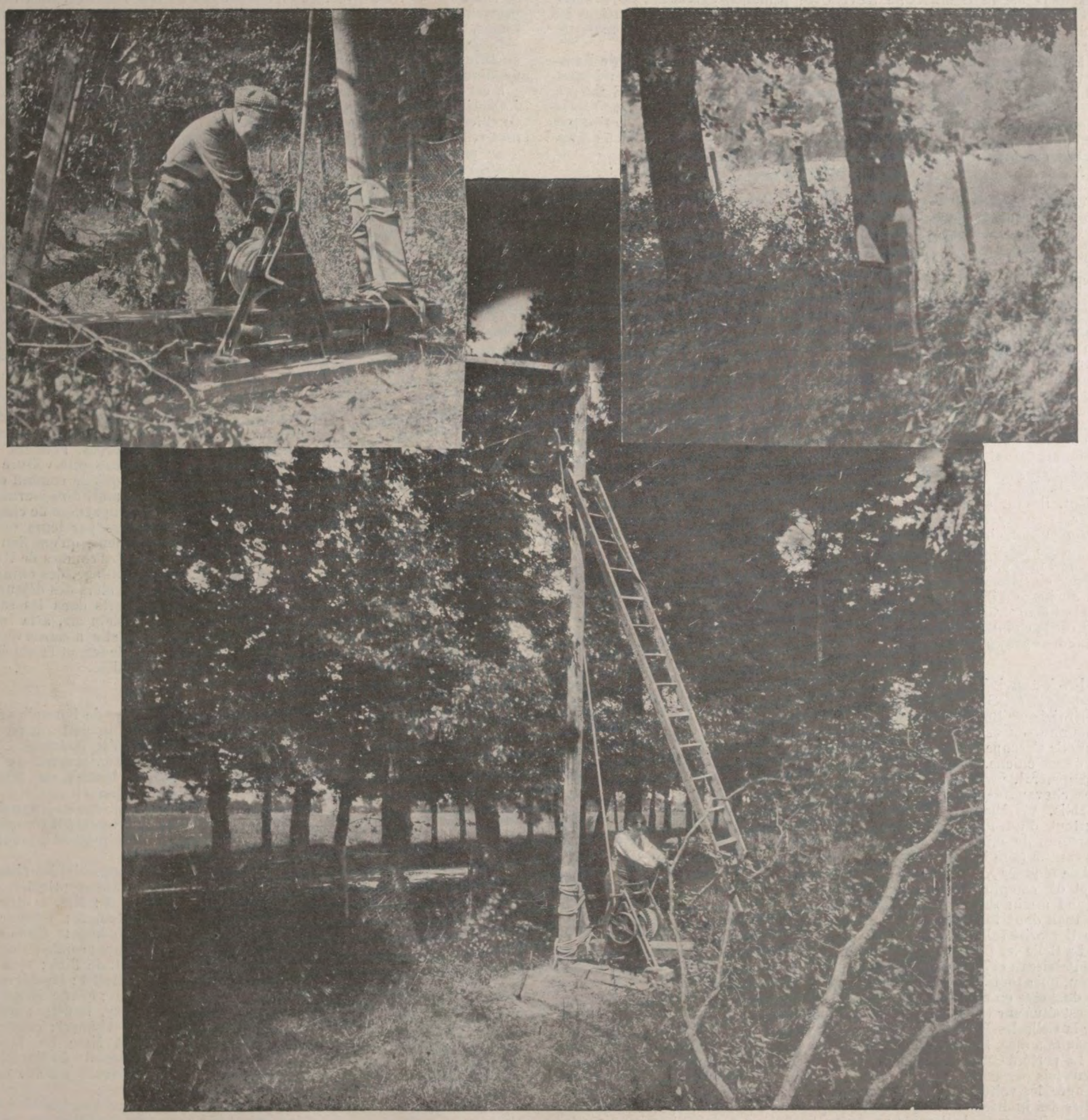
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

PARAISSANT LE DIMANCHE
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

27 Août 1899 — N° 50



(Cliché Ruguier.)

UNE MACHINE A TUER LES CHAUFFEURS

Nous reproduisons ci-dessus trois curieuses photographies représentant une véritable « machine à tuer les chauffeurs » qui a été découverte aux environs de Dives (Calvados). Le vilain monsieur qui avait imaginé cette machine infernale avait tout prévu : la petite photographie de droite représente l'arbre scié par la base et pouvant s'abaisser sur la route et se relever grâce à une charnière en fer très visible sur la gravure ; celle de gauche représente la manivelle autour de laquelle s'enroule la corde qui retient l'arbre par le sommet. Enfin la grande photographie nous montre l'engin au complet : l'arbre derrière lequel l'automobilophobe devait se dissimuler, la manivelle, l'échafaudage et la poulie, tout en haut.

La découverte de cette machine infernale a, on le pense bien, provoqué une grosse émotion sur tout le littoral normand et son inventeur pourrait bien se mordre les doigts d'avoir prémédité une si coupable action.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A TRAVERS LES CHATEAUX DE FRANCE

Chez Mme la Duchesse douairière d'Uzès

I. La Celle-les-Bordes

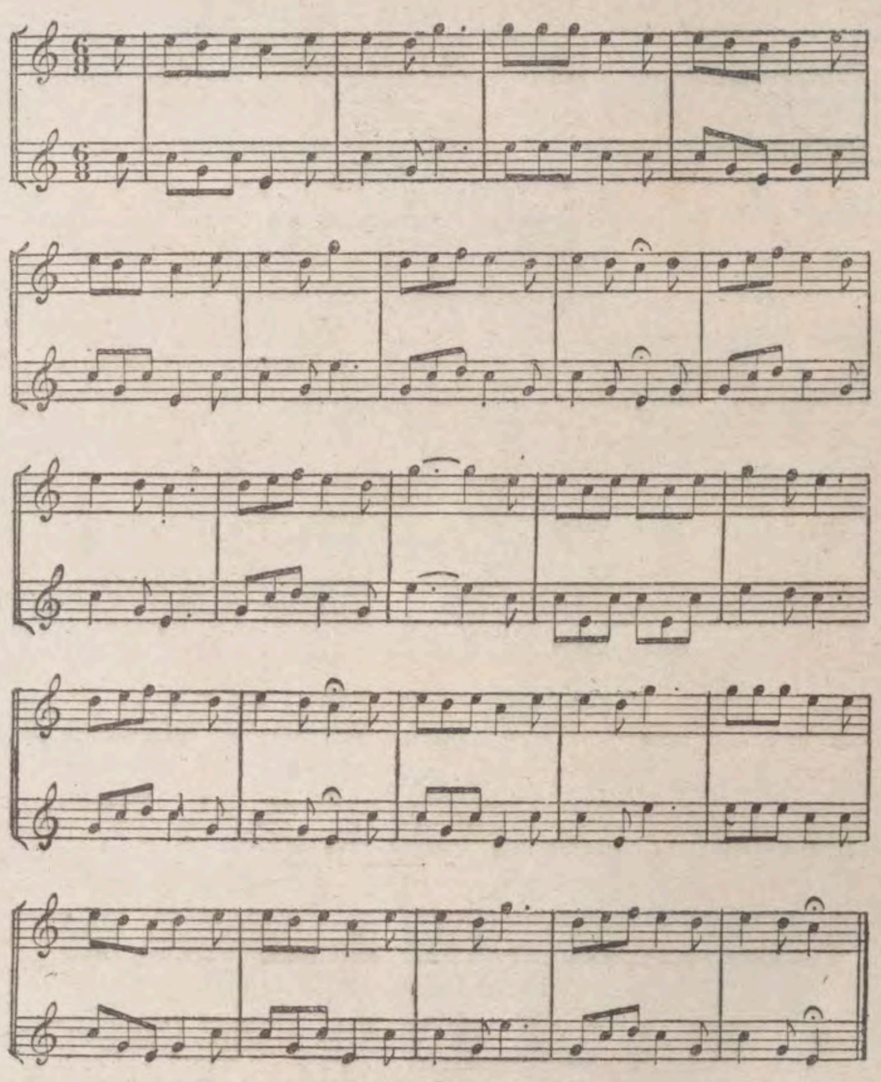
Dans cette chevauchée que nous allons entreprendre avec les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, à travers les principaux châteaux de France, nous avons tenu à commencer, non point par un des plus anciens au point de vue architectural, mais par un des plus connus dans la majorité du public sportif, par celui de Mme la duchesse douairière d'Uzès.

La duchesse, — c'est ainsi qu'on la nomme dans toute la région de Rambouillet — est une sportswoman accomplie, disciple fervente du grand saint Hubert, veneuse émérite qui rendrait des points à nos plus forts chasseurs de cerfs, de chevreuils et de sangliers ; elle est aussi passionnée des sports modernes que des sports anciens, c'est une « chauffeuse » qui ne craint pas de conduire à verte allure son automobile de Paris à Rambouillet et à Bonnelles, comme sur les routes de Normandie ou de la Marne.

A l'*Annuaire des châteaux*, dans les dernières pages, on peut lire :

UZÈS (duchesse d' — née de Rochechouart-Mortemart). Ch. de la Celle les-Bordes, par Rambouillet (S.-et-O.). — Ch. de Bonnelles, par Limours (S.-et-O.). — Ch. de Boursault, par Damery (Marne). — Ch. de Villers, par Beaurieux (Aisne). — Duché d'Uzès (Gard).

Tout Paris connaît la duchesse douairière d'Uzès, l'ayant vue à l'œuvre chaque fois que la bienfaisance était en cause ; la province la connaît également, car son nom, synonyme de bonté et de charité, a été porté au loin par les échos de nos quotidiens : quant aux sportsmen ce serait leur faire injure de croire qu'ils ignorent le nom de la Duchesse. Je me souviens d'une toile exposée à l'un des anciens Salons, portrait de la duchesse d'Uzès en amazone avec le classique « lampion » galonné d'or et orné d'une chicorée noire, posé fièrement sur son front pur et expressif. Mais pour la juger plus complètement, il faut animer cette image, il faut voir la chasseresse, sous les ombrages de Rambouillet, dirigeant elle-même son équipage, donnant à tous l'exemple de l'entrain et de l'intrépidité. C'est pourquoi, avant de parler de Bonnelles, résidence habituelle de la duchesse d'Uzès, je conduirai les lecteurs de la *Vie au Grand Air* à la Celle-les-Bordes, où est le chenil de l'équipage, au centre des grandes chasses.



Il m'est arrivé bien souvent de le dire, au cours des articles cynégétiques que j'ai pu écrire ici ou ailleurs, Mme la duchesse d'Uzès est une « veneuse » au sens propre du terme, car elle s'occupe elle-même et de ses chasses et de ses chiens, elle est maître d'équipage. En général, pour les chasses, elle monte des chevaux de trois quarts de sang, bien établis, marchant d'un très bon train, et surtout d'un fond à toute épreuve. Non contente de suivre la chasse, elle se plaît souvent à faire le bois elle-même, avec son fidèle piqueur Armand; rude tâche que peu de veneurs masculins sont en état d'accomplir. Protégée par une jupe en drap épais très courte, elle va de grand matin relever les voies des animaux sur le bord des enceintes, elle connaît dans tous ses détails l'art de faire travailler le limier, et aucune particularité relative aux cerfs de divers âges n'échappe à son œil exercé.

La Celle-les-Bordes est un ancien château ayant appartenu aux marquis de Palaiseau et échu par héritage à Mme la duchesse d'Uzès. Comme le château, qui a tout l'aspect d'une vieille abbaye, n'a point tout le confort moderne, la duchesse en a fait le principal rendez-vous de ses chasses de Rambouillet. Il est situé sur la grande route de Rambouillet à Paris, au centre du hameau de la Celle-les-Bordes, tout près de la petite et curieuse église dans laquelle chaque année, le 3 novembre, se célèbre la messe de saint Hubert.

La porte d'entrée est monumentale et cache une vaste cour, dans laquelle deux fois par semaine — les jours de chasse — d'octobre à mai, viennent se ranger les voitures, mails, breaks de chasse, boggies, voire même automobiles des invités des chasses de l'équipage de Bonnelles. Tout autour de la cour, d'immenses bâtiments : à droite, le château de la Celle avec ses salles immenses ; à gauche, les écuries, et au fond le chenil et ses dépendances.

Les salles du château de la Celle servent aux déjeuners de chasse et aux fêtes que fréquemment donne la duchesse, les murs sont nus de tapisseries, mais partout sont accrochés bois de cerfs et de chevreuils, hures de sangliers, trophées de chasses et les têtes empaillées des chiens tombés au champ d'honneur ; çà et là quelques portraits de famille, entre autres celui du marquis de Palaiseau. Aux écuries : douze chevaux pour les invités habituels. Au chenil : la meute qui comprend 90 bâtards vendéens au manteau noir et feu. Les chiens sont le résultat du croisement d'étalons de pur sang anglais avec des lices vendéennes qui proviennent elles-mêmes d'un mélange de l'ancien sang vendéen avec le saintongeois et le poitevin. Les plus beaux spécimens ont été tirés du canton de Poiré, près de la Roche-sur-Yon, terre classique de cet élevage ; d'autres viennent des meutes de MM. de Béjany et Chevallereau. Du reste, à l'exposition canine des Tuileries, en 1885, la meute de Bonnelles a obtenu le prix d'honneur, récompense justifiée entre toutes.

L'équipage est l'ancien équipage du duc Charles de Luynes, tué à l'ennemi en 1870 ; il fut racheté en 1871 et continué par le duc Emmanuel d'Uzès et depuis cette époque par Mme la duchesse d'Uzès.

Il est servi par trois hommes montés : Armand Jouannin, premier piqueur, J. Courioux et Emile Garnier, dit La Verdure, deuxièmes piqueurs, deux valets de chiens à pied : Simon, dit La Branche, et Gratton, dit Daguet. Deux hommes relayant en forêt ont la petite tenue.

Le premier piqueur, Armand, est un excellent veneur, qui a beaucoup contribué aux bons résultats de la meute et qui tient ses chiens tout à fait sous le fouet. Il est très bien secondé par ses sous-ordres: l'un d'eux, Gratton, s'occupe tout spécialement de la cuisine des chiens. Depuis que l'équipage existe, on n'a pas eu à constater la moindre épidémie au chenil, c'est un succès tout à l'honneur des piqueurs. Les chiens sont du reste admirablement nourris, à la viande de cheval et au pain d'avoine ; ils sont solides et forts et ont un air de santé tout à fait réjouissant à voir.

La meute chasse très régulièrement en forêt de Rambouillet, tout autour de Bonnelles, aussi reparlerons-nous de ses chasses. Pendant la saison de repos, de fin mai à fin septembre, pour entretenir les chiens, on les promène aux environs de la Celle dans un bois de quatre hectares, que la duchesse d'Uzès a loué et conservé spécialement à cet effet.

La duchesse d'Uzès affectionne particulièrement la Celle-les-Bordes. Pendant ses séjours à Bonnelles, dans une voiture attelée d'un petit poney qu'elle conduit elle-même, elle vient pour ainsi dire journellement voir ses fidèles compagnons de chasse, et elle les connaît tous par leurs noms. C'est à la Celle, également, qu'ont lieu les réceptions à l'occasion des courses de Rambouillet, de la fête du village, des anniversaires, etc., etc. Ce sont alors des déjeuners de plus de cent couverts dans les salles antiques, des bals en plein air, à la lueur des lampions ; car la Celle a conservé son cachet d'ancienne résidence, et l'électricité n'y est pas encore installée.

La tenue de l'équipage de Bonnelles est : l'habit rouge à la française, pattes de poches et collet bleu galonnés à la Bourgogne, culotte bleue ainsi que le gilet ornés de galons de Venise : sur le bouton, une tête de cerf avec la légende : Bonnelles.

La duchesse porte l'amazone en drap noir et le lampion élégant de la tenue à la française.

La petite tenue de l'équipage est la jaquette bleu de roi, sans galon.

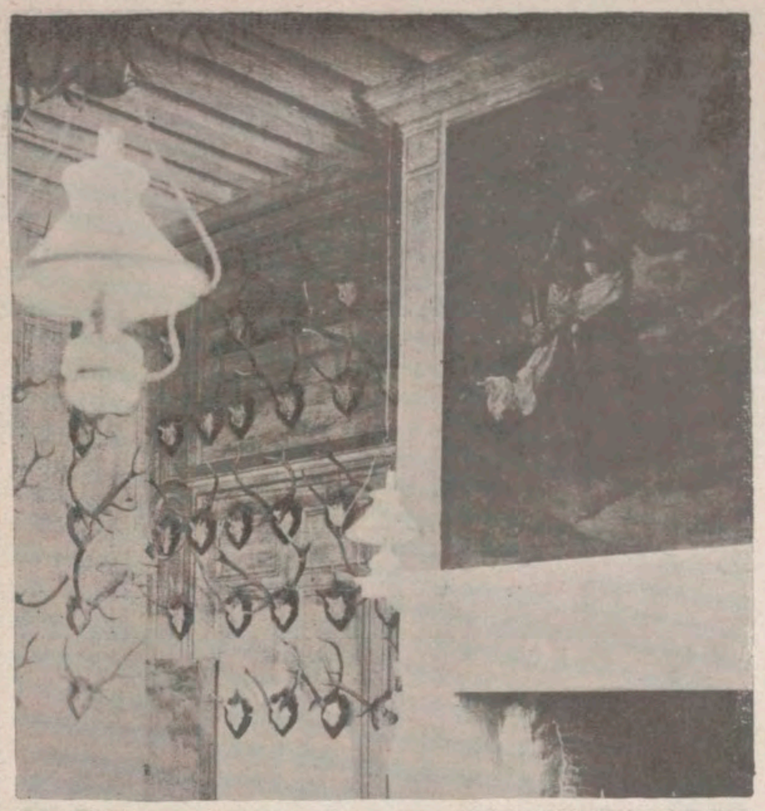
Énumérer les hauts personnages qui depuis dix ans ont suivi les chasses de Rambouillet, serait passer en revue toutes les familles princières de France et d'Europe. Les veneurs qui ont le bouton sont : MM. le duc de Chartres ; duc de Luynes ; duc d'Ayen ; duc de Mortemart ; vicomte de Hunolstein ; comte de Galand ; marquis et comte de Talhouet ; duc de la Trémoïlle ; comte de Sanlty ; duc de Brissac ; duc de Plaisance ; comte Potocki ; Aubry-Vitet ; R. Brinquant ; M. de la Haye-Jousselin ; M. de Biré ; vicomte Ch. de la Rochefoucauld ; M. A. Bapts ; baron Frédéric Mallet ; Le Harivel ; Armand de la Rochefoucauld ; Lefebvre ; comte de Mailli ; comte de Sapic ; baron G. de Ravignan ; comte Fritz de Fels ; MM. Fleury, Daurtez ; comte de Bryas ; comte et comtesse de Bammenville ; M. de Vanbert ; comte et comtesse de Lesmaison ; M. Louis de Biré ; M. et Mme de Waru ; MM. Merlin ; Courcier ; comte de Ferrières ; Viette, comte de Moustier ; MM. Coche ; Dupont ; Buisson. Ajoutons que l'équipage en est à son 781e cerf, et qu'il en prend une moyenne de 50 à 70 par an.

Tous les ans, à la Celle, on fête la Saint-Hubert : c'est une tradition qui s'est perdue malheureusement dans nombre d'équipages, tradition qui cependant remonte aux temps les plus éloignés. La messe se célèbre dans la petite église de la Celle, tous les veneurs y entrent en grande tenue, on sonne le Rally-Bonnelles, et tout le clergé des environs, réuni sur le parvis, bénit les chiens avant le départ pour la poursuite du cerf ou du sanglier.

Pour ses chasses la duchesse d'Uzès loue à l'Etat la forêt domaniale de Rambouillet — 13,800 hectares d'un seul tenant. Par une délicate attention de sa part, tous les officiers de la garnison de Rambouillet sont chaque fois invités, et ils sont nombreux ceux qui, avec les veneurs, viennent assister aux brillants laisser-courre de l'équipage de Bonnelles.

Nous aurons du reste l'occasion de revenir sur les chasses, en parlant du château de Bonnelles, dont Mme la duchesse douairière d'Uzès fait sa résidence habituelle de septembre jusqu'à Pâques.

Paul Mégnin.

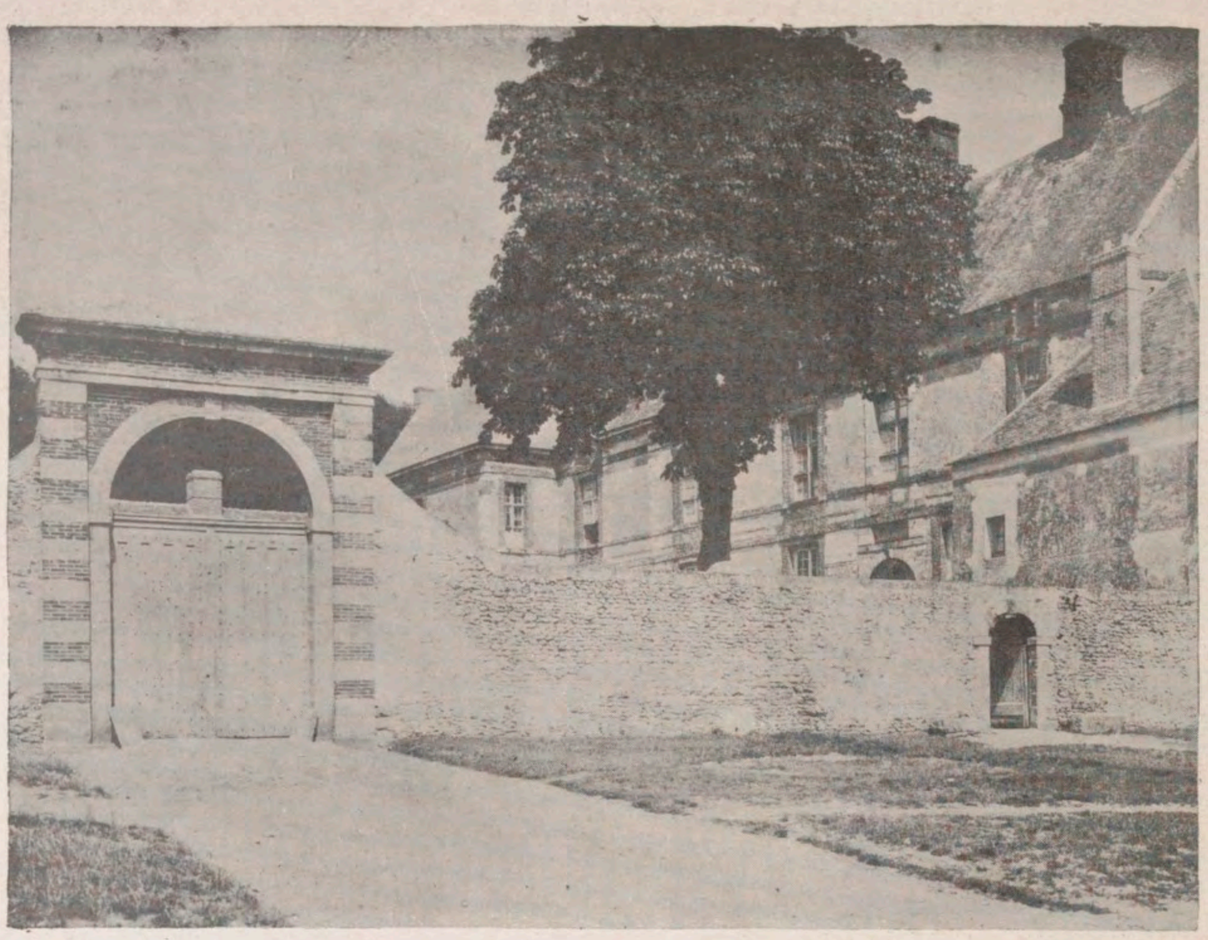


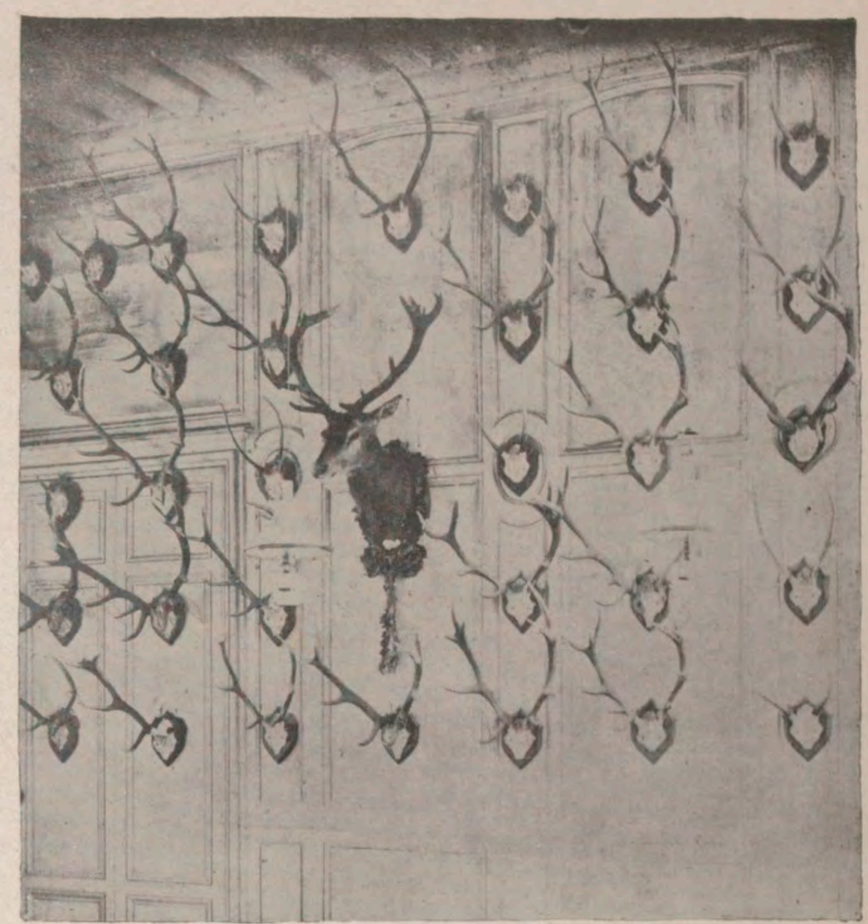
(Clichés J. Beau.)

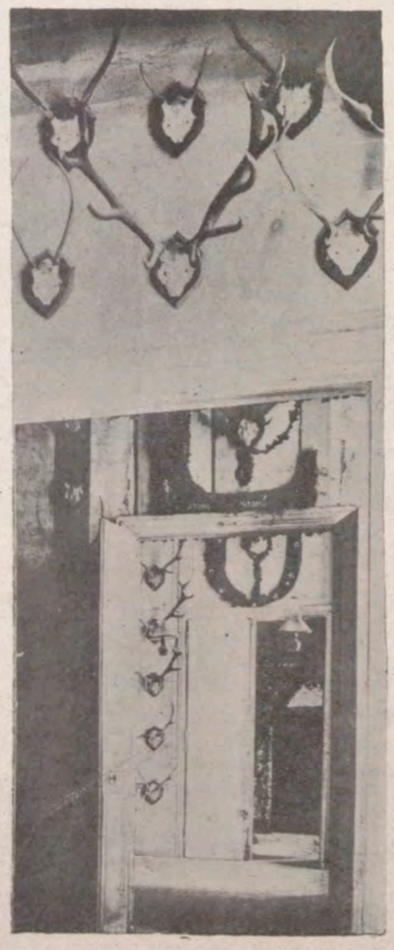
LES GRANDS CHATEAUX DE FRANCE

LA CELLE-LES-BORDES, A LA DUCHESSE DOUAIRIÈRE D'UZÈS

Entrée du chenil de Bonnelles ; à gauche, la cuisine des chiens. — Salles du château. Portrait du marquis de Palaiseau. — Dans la cour du château. Attendant la sortie de la meute. — En forêt. A la rencontre de la meute. — Bénédiction des chiens de l'équipage de Bonnelles, le jour de la Saint-Hubert à la Celle-les-Bordes. — Avant le départ. Sur la place de l'Église de la Celle-les-Bordes.







(Clichés J. Beau)

LE CHATEAU DE LA CELLE-LES-BORDES

L'entrée du château et du chenil de la Celle-les-Bordes. — Une des salles du château de la Celle-les-Bordes. — Un relais en forêt. — Chiens au repos. — Salles du château. — La meute de l'équipage de Bonnelles dans la cour du chenil. — Coin de salle du château.

Le Sport Hippique à Deauville

Dans l'ensemble de ce que nous appelons en langue de turf « la campagne normande », la réunion de Deauville domine comme une note de suprême bon ton et de sport de haute qualité.

Les Anglais ont leur « semaine d'Ascot » qu'ils appellent aussi le *Royal Meeting* et auquel assiste, sous peine de forfaiture mondaine, toute la *gentry* de la Grande-Bretagne. Ascot est le seul meeting hippique qui ait eu l'honneur d'avoir pour hôte la reine Victoria. En France nous avons la « quinzaine de Deauville » qui ne le cède, ni en élégance, ni en qualité de sport, à Ascot.

La fondation de l'hippodrome de Deauville marque une des phases les plus brillantes de la marche des courses en France.

Le nouvel hippodrome fut fondé sous le patronage du duc de Morny, au moment où il entreprit de faire de Deauville une ville d'eaux et d'y attirer les touristes parisiens, disséminés sur toute la côte normande.

Les courses de chevaux furent jugées une des plus puissantes attractions que l'on pût trouver. La réunion de Deauville fut organisée dès le début, sur une vaste échelle, inconnue partout en France, ailleurs qu'à Longchamp et à Chantilly. La Société d'encouragement — c'est-à-dire le Jockey-Club — l'administration des Haras, ont doté largement le nouvel hippodrome. Son inauguration donna lieu à des fêtes brillantes qui eurent un grand retentissement. Au début, cette réunion de Deauville ne se composait que de trois journées. A l'heure présente elle en compte neuf; on peut juger par cette augmentation, de l'extension prise en France par les courses de chevaux.

Les courses de Deauville ont lieu après celles de Caen; mais jamais avant le 1er août. La fixité de cette date est la sage mesure prise jadis par le comité de la Société d'encouragement qui interdit les courses de chevaux de deux ans avant cette date. Or les meilleurs poulains et meilleures pouliches de la jeune génération sont gardés pour le meeting de Deauville.

Il y a de nombreuses épreuves réservées aux chevaux de deux ans, au courant de la réunion, mais l'épreuve appelée *Course des Deux ans*, figure au programme de la troisième journée. Au début de Deauville, cette *Course de Deux ans* s'appelait le *Prix Morny*, et ce titre lui fut retiré en 1871. Ce changement eut pour cause, certainement, la chute du gouvernement auquel appartenait le duc de Morny. Ce fut une ingratitude peu justifiée de la part du comité de Deauville, car le pays, en général, et les courses, en particulier, doivent en partie leur prospérité au duc de Morny.

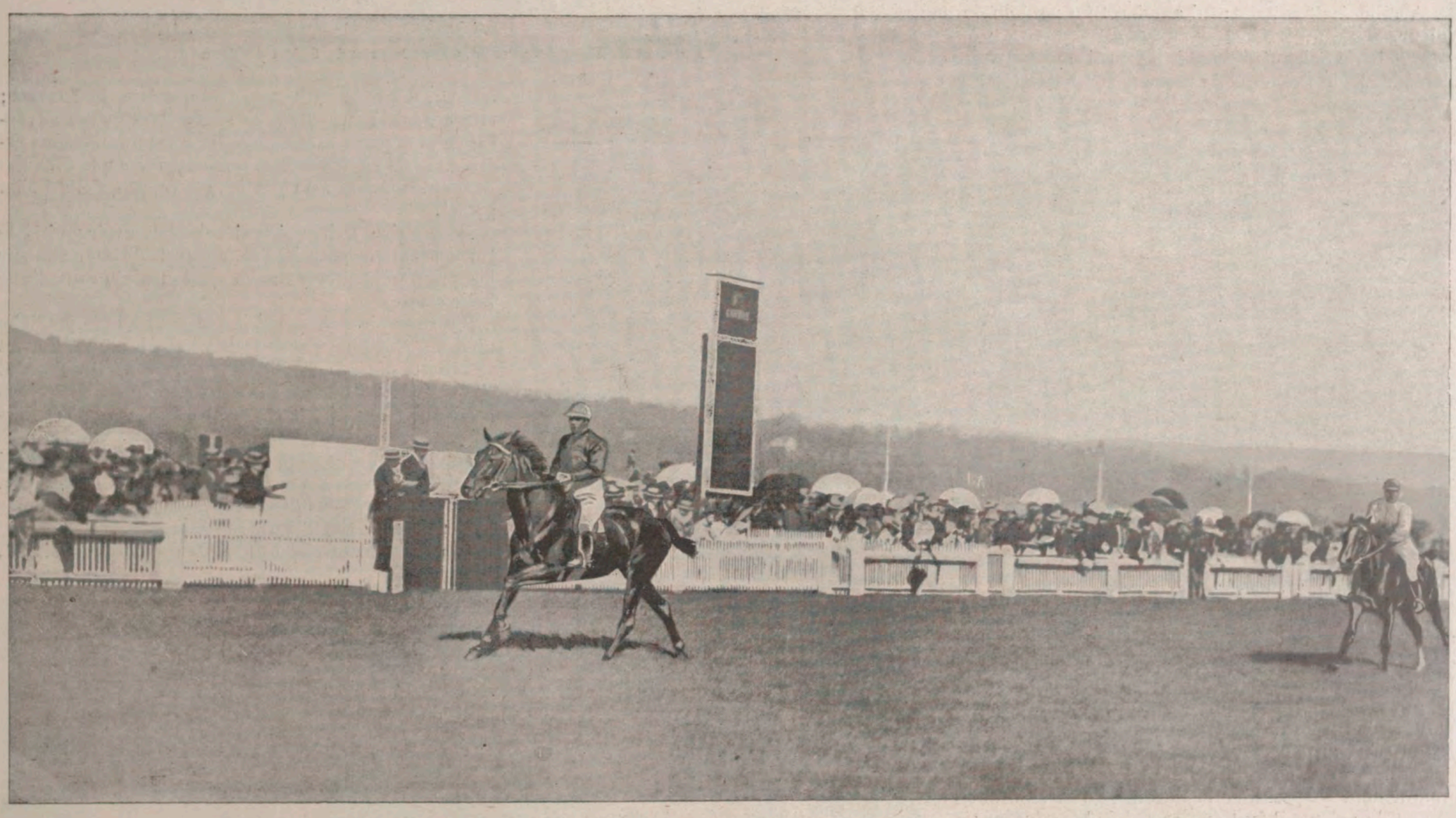
Aujourd'hui, l'intérêt de la réunion de Deauville se trouve concentré sur le grand prix de Deauville, pour chevaux de trois ans et au-dessus. Jadis c'était *La Coupe*, dont l'allocation s'élevait à 10 000 francs. A l'heure actuelle, elle s'élève à 40 000 francs et se court sur 3.400 mètres.

Le *Grand Prix de Deauville* est une des plus importantes courses de l'année et met en présence les chevaux de trois et quatre ans qui se sont classés en tête de leur génération respective. Sous ce rapport, c'est une lutte des plus intéressantes qui aient lieu en France après la réunion d'été de Paris, c'est-à-dire le Grand Prix.

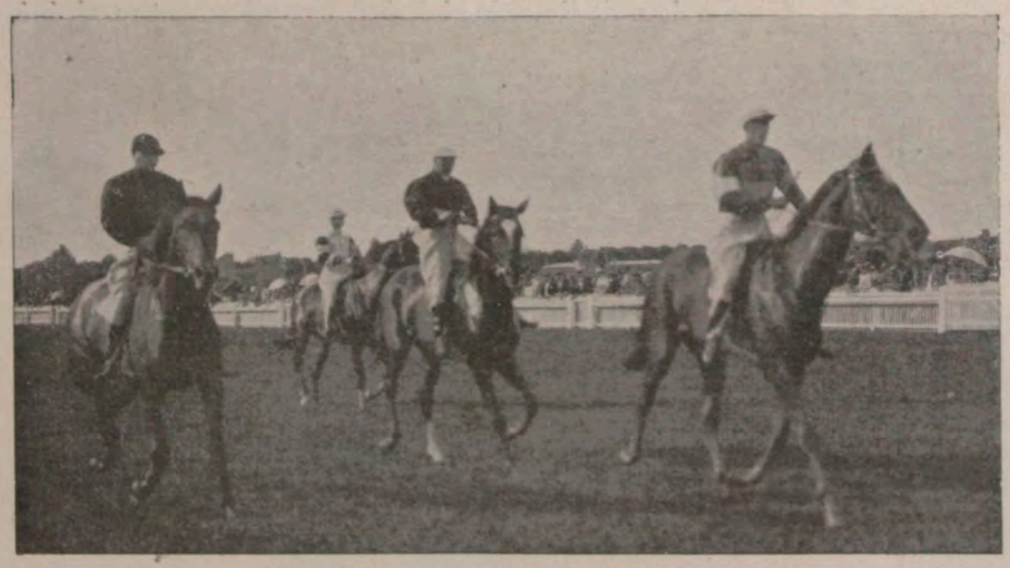
La piste de Deauville est tracée sur des terrains délaissés par la mer ; aux premières années, elle était dure et crevassée, surtout par les temps de sécheresse. Grâce à des soins constants et à une irrigation des mieux entendues, elle est devenue une des meilleures de France.

Le comte Florian de Kergorlay, membre du comité de la Société d'encouragement, dont il fut l'un des commissaires les plus influents, est l'administrateur des courses de Deauville. C'est surtout sous son habile direction que le champ de courses est devenu la merveille qu'il est aujourd'hui. Certes, on verra revenir avec plaisir à la direction des courses de Longchamp et de

Parenthèse, pouliche alezane, de 3 ans, par St-Ferjeux et Putiphar, entraînée par R. Count, gagnante du prix Hocquart et du prix du Salon de Trouville.



Prix des Deux ans (15 000 fr.). — L'arrivée : *Lucie*, à M. Edmond Blanc (French) ; *Ramuntcho II*, à M. P. Aumont (A. Child) ; *Castelmoron*, à M. Abeille (E. Watkins).



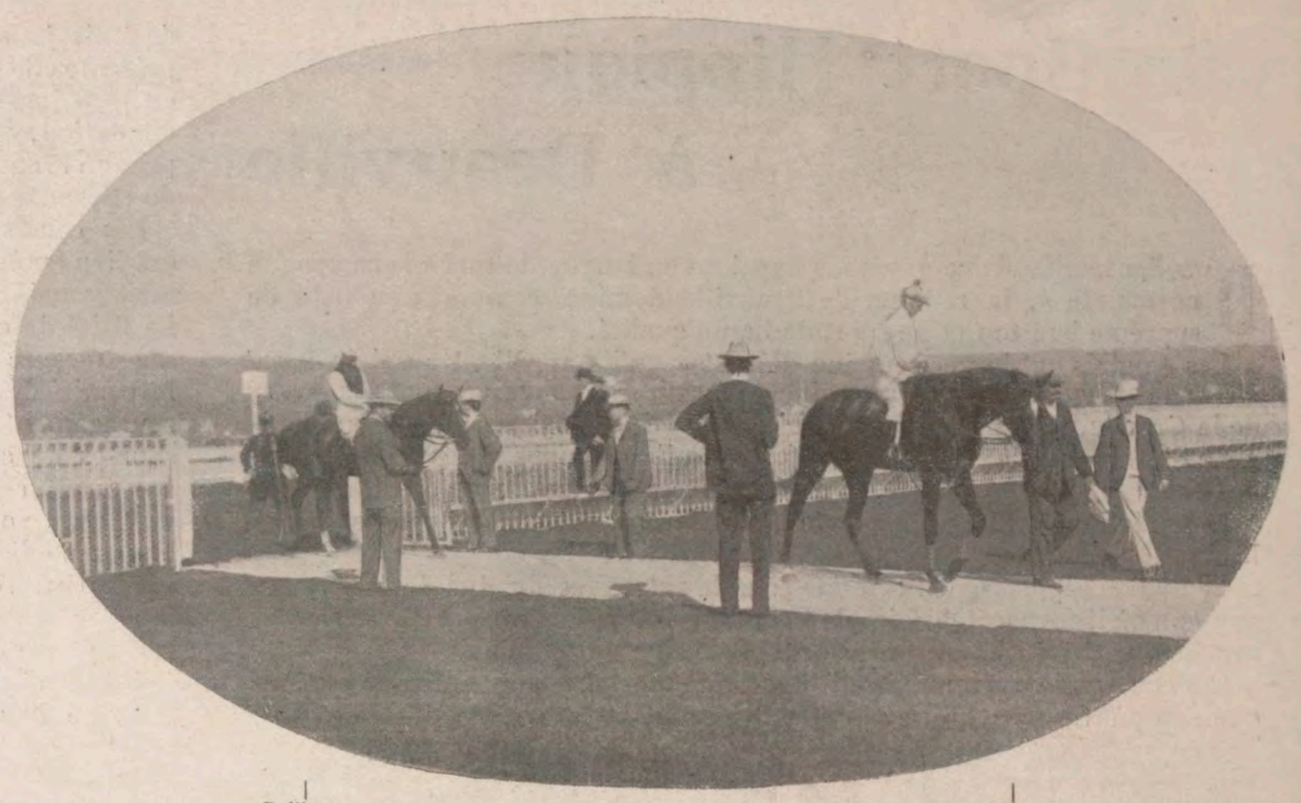
La rentrée des Deux ans au pesage.

Chantilly, l'administrateur entendu et plein d'initiative qu'est le comte de Kergorlay.

Autour du meeting important de Deauville sont venues se greffer des réunions secondaires qui occupent les journées laissées libres par lui. Parmi ces réunions, Cabourg occupe la première place ; puis Bernay, Pont-l'Évêque, Lisieux..... Toutes les villes du Calvados ont voulu avoir un hippodrome et offrir aux turfistes des luttes hippiques à sensation.

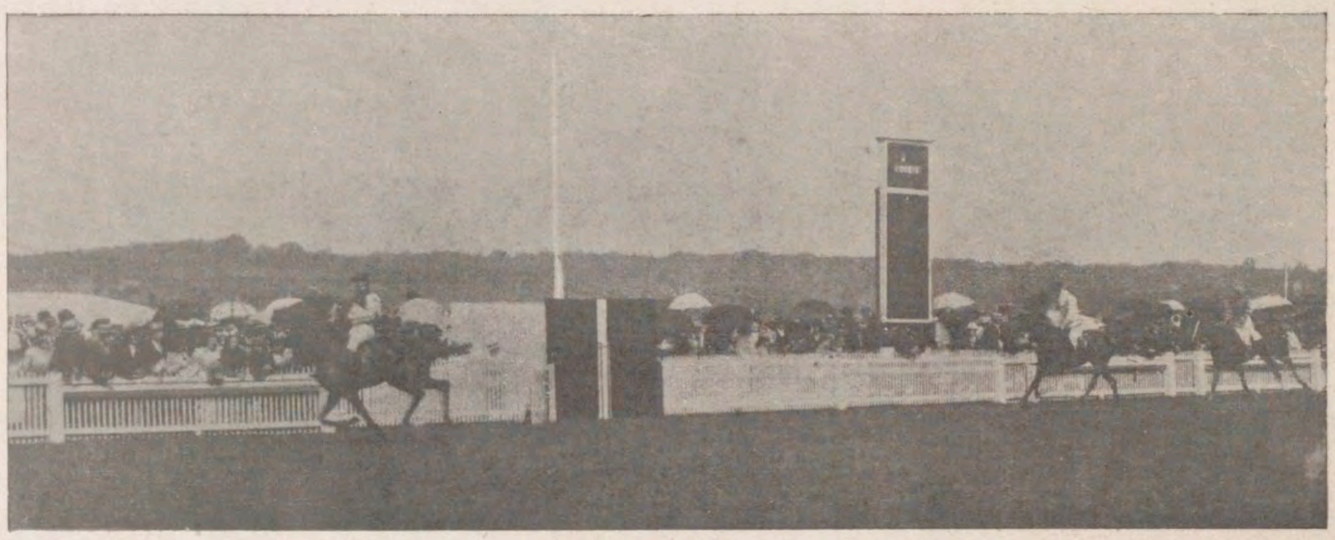
La deuxième journée de la réunion de Deauville a été particulièrement intéressante cette année, en ce qu'elle nous a montré dans le *Prix de Deux ans*, dont je parlais plus haut, un animal d'une qualité exeptionnelle. Je veux parler de la gagnante de cette course, Lucie, à M. Edmond Blanc, fille de l'étalon anglais Melton et de l'excellente poulinière Livie II, qui a déjà donné des produits de grande valeur. Lucie, qui a fait des courses remarquables en Angleterre, est une admirable pouliche ressemblant à sa mère pour la beauté des formes et tenant de son père des qualités de force et de vitesse qui la mettent d'ores et déjà, non seulement à la tête de sa génération, mais presque hors de pair dans cette génération. Elle a gagné avec une facilité écrasante. Castelmoron, un fils de Le Sancy et de Fast-girl, à M. Abeille était second ; lui aussi est un poulain de haute valeur.

Le *Prix du Salon de Trouville* a fourni une nouvelle occasion à M. J. de Brémond de prouver son habileté et sa compétence à conduire une écurie peu nombreuse, mais dont chaque animal a une valeur, mise en lumière avec une sagacité étonnante. Parenthèse, une pouliche de trois ans, d'une naissance peu fashionable, a battu des concurrents qui lui sont certainement supérieurs en qualité, mais de qui elle recevait du poids par des conditions de décharges utilisées avec l'habileté la plus consommée.



Railleur — Allier

Allier et Railleur au pesage, avant le prix du Salon de Trouville.



Arrivée du prix de la Plage, à Deauville, le 15 août.
***Lamento*, à M. James Moore (Dodd), *Général Albert*, à M. P. Aumont (W. Pratt), *Parisiana*, à M. Petit-Le Roy (E. Watkins).**

En matière de courses de chevaux, il ne s'agit pas uniquement de posséder beaucoup de représentants, même de valeur, il faut encore savoir les engager ; à ce point de vue, M. de Brémond est un maître et nul mieux que lui sait arriver au résultat désiré.

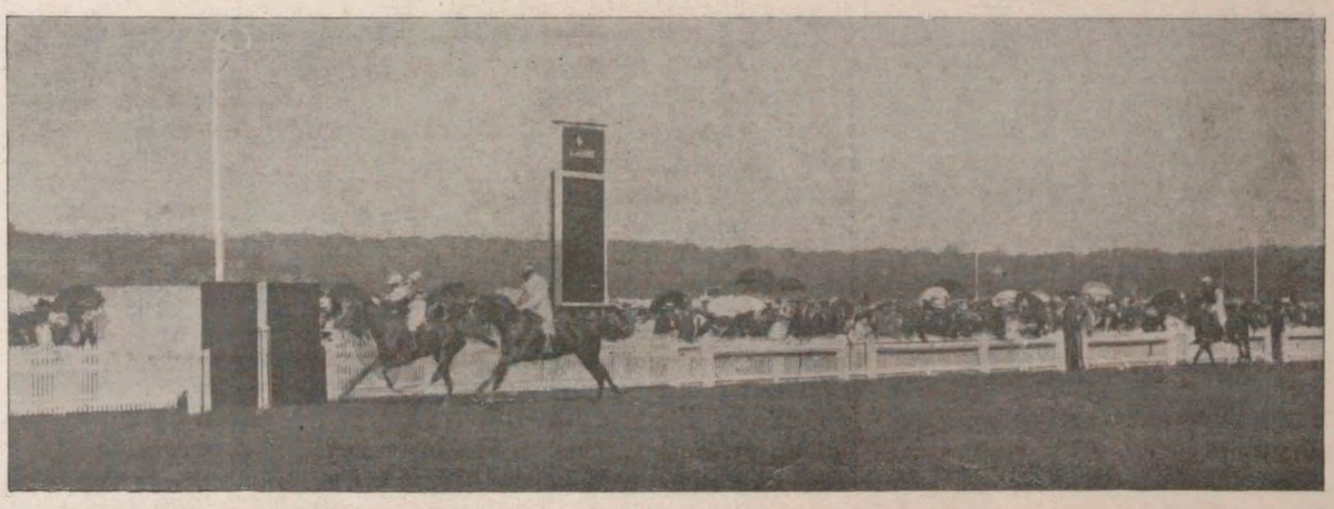
Le handicap *Prix des Tribunes* a été une nouvelle victoire pour la pouliche Guirlande, à M. Paul Aumont. Le handicap est la tarte à la crème de tous les programmes bien confectionnés ; Guirlande, fort bien en point malgré les fatigues qui lui ont été imposées à Caen, a mené son propre train, suivie de Tuzaget ; elle a résisté aux attaques successives de ses adversaires et a passé le *winning-post* avec une aisance relative. Après cette victoire, on peut croire que M. Paul Aumont donnera à sa pouliche le repos qu'elle a bien gagné.

M. Maurice Ephrussi, qui semblait avoir quitté le turf en tant que propriétaire, apparaît de nouveau sur les programmes et y inscrit quelques chevaux d'une belle classe.

Il a gagné le *Prix des Villas* avec une jolie pouliche alezane, Magdala, par The Bard et Malibran. Le lot se composait de huit partants, dont Orchidée II arrivée deuxième, Saint Léger troisième, puis Jéricho qui avait mené le train, Ouistiti, Jolly, Night et Hermine II.

Pendant que se déroulait le programme composé de six épreuves, un orage grondait dans le lointain, au-dessus de Toucques. et l'horizon était menaçant ; mais les courses ont été épargnées.

L'orage s'en est allé tomber beaucoup plus loin et, à la nuit close, le ciel s'est complètement rasséréné.

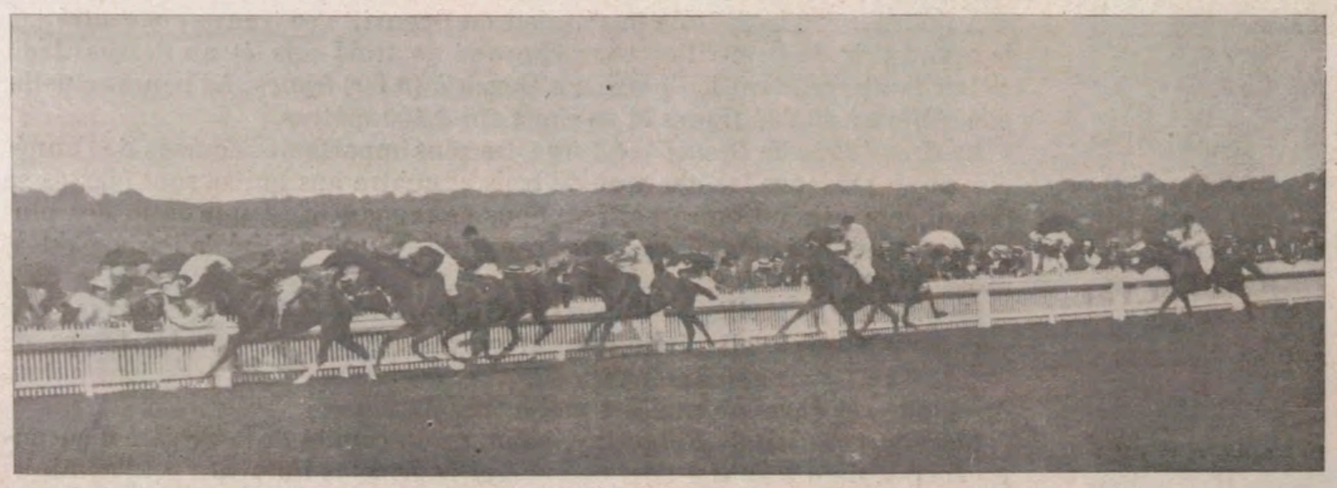


Prix des Villas. Les concurrents, 300 mètres avant l'arrivée. *Magdala*, à M. Ephrussi (Weatherdon), *Orchidée II*, à M. Camille Blanc (G. Stern) et *St-Léger*, à M. Abeille (Dodd).

ALFRED DE SAUVENIÈRE.

(*Clichés P. L.*).

❦❦❦



Prix du Salon de Trouville (10 000 fr.) : *Parenthèse*, à M. J. de Brémond (Brookbanks), *Allier*, au vicomte Foy (French), *Railleur*, à M. Wyzocki (T. Lane).

Les grandes chaleurs.

Après avoir pédalé pendant la grande chaleur il est dangereux de se désaltérer avec des boissons glacées. Nous vous rappelons, cyclistes, que le meilleur moyen de calmer la soif est de prendre quelques gouttes d'*Alcool de Menthe de Ricqlès* dans un verre d'eau sucrée ou non. Le Ricqlès procure une sensation de fraîcheur exquise ; il assainit les eaux impures et prévient les affections intestinales si fréquentes en été.

La Course de Trois Jours

La course de trois jours au Parc-des-Princes : depart de la 2e journée (14 août) Muller, Digeon, Thé, Beaugé, Bor et Champion.

Est-ce bien course de trois jours qu'il eût fallu la dénommer?

Le titre d'une course cycliste est généralement moins élastique, ou plus nettement explicite. A vrai dire c'est « course de trois heures pendant trois jours consécutifs » qu'il eût fallu dire.

Quel titre sur les affiches ! aussi lui a-t-on simplement laissé cette appellation de trois jours.

L'endurance que demandait ce contexte n'échappera à personne : il ne s'agissait plus d'une de ces grandes courses de fond dans lesquels les stayers s'embarquent à petite allure bonhomme en modifiant pour les besoins de la cause le vieil adage : « qui veut aller loin ménage sa monture » en « qui veut tenir longtemps ménage ses muscles *pédaleurs* (!) » (Cherchez dans les traités d'anatomie modernes le « muscle pédaleur »... il y est !)

Les affiches du vélodrome du Parc des Princes faisaient flamboyer des noms aimés des habitués des courses vélocipédiques : Champion, Beaugé, Thé, Digeon, Bor, Muller et enfin Cordang.

Ce dernier, au moment de chevaucher son « coursier d'acier » (cliché n° 23) refusa d'entrer en lice: malade! disait son manager. Les médecins ordinaires de Desgrange visitèrent le fameux stayer et le trouvèrent frais et rose. De là indignation du Directeur, et détermination violente : Cordang disqualifié à vie sur le vélodrome des Princes!...

Sait-on, à ce propos, que depuis quelques années certains coureurs de marque ont été souvent pris, au moment précis d'entrer en piste, d'indispositions graves d'un caractère spécial, et qui étaient toutes guéries magiquement par les directeurs des vélodromes — non par les médecins — par une application de la dernière heure de plusieurs billets bleus (papier Joseph) offerts un genou en terre? Cordang a-t-il été pris de ce malaise particulier ? Desgrange dit que *oui*, le fameux coureur jure que *non*, MM. les avocats la parole est à vous!...

C'est le dimanche 13 que se disputait la première épreuve des 3 jours.

Le coup de pistolet du starter faisait partir 8 coureurs: Champion, Huret, Marius Thé, Bor, Digeon, Beaugé, Muller et Ariès.

Et, tout de suite, le train devient celui d'une course de vitesse! Champion, connu sur les pistes sous le nom de « Le Gosse » en son maillot blanc, colle au tricycle à pétrole de son entraîneur et l'on se demande comment les muscles de ce très jeune homme peuvent être trempés pour conserver pendant trois heures cette élasticité merveilleuse, ce train endiablé!

Vers le 72e kilomètre, Huret, qui est second, fait une chute qui eût pu être grave, qui n'est que malheureuse ; le vainqueur de Bordeaux-Paris s'étale rudement au virage, s'écorchant les mains, les coudes et les genoux; il essaye de reprendre sa machine, la douleur le contraint à rejoindre le quartier des coureurs. Et c'est dommage.

Les premiers 50 kilomètres ont été faits par Champion en 54 m. 8 s. 2/5.

Les concurrents ne sont plus que six, Ariès ayant abandonné, et la course est un peu monotone.

Ce qui prévaut généralement dans l'esprit des assistants est un sentiment d'admiratif étonnement pour ces braves qui, par une température caniculaire nécessitant l'éventail (le petit vent du Nord comme l'appelle le marchand) tournent et tournent à folle allure sans paraître autrement souffrir de la température de Sénégal. Combien peu j'ai le désir de changer de siège avec Champion !

Un coup de pistolet annonce la deuxième heure.

Le départ de la troisième journée (15 août). Les mêmes que ci-dessus.

Le premier est Champion, suivi dans l'ordre par Marius Thé, Beaugé, Digeon, Bor et Muller.

Et l'on est au 100e kilomètre.

La troisième heure voit sa dernière minute luire, je fais un *ouf* de soulagement pour les stayers... et les vainqueurs sont proclamés pour cette première épreuve dont le premier est Champion, avec 151 kil. 460 mètres.

Le lendemain paraissait être une petite promenade de santé pour Champion dont les concurrents ne semblent pas « à la hauteur ».

La lutte est circonscrite dans l'obtention de la 2e et 3e place.

Les records sont battus au 20e kilomètre par Champion qui couvre cette distance en 20 m. 35 s. soit 7 s. 2/5 de moins que Taylor, jusqu'ici détenteur de ce record.

Comme il n'y a peu d'incidents, que la course ne manque pas d'une certaine monotonie, je ne veux pas en imposer aux lecteurs le détail.

La 3e heure du 2e jour inscrit au tableau : 1er Champion, avec 154 kil. 400.

Le troisième et dernier jour présente une lutte un peu plus marquée. Quoique Champion tienne la tête au début, Beaugé, Bor et Thé semblent vouloir, pour ce dernier jour, lui disputer la première place.

Et Beaugé, superbe de forme, double le petit coureur blanc qui est cependant soigné par un entraîneur étonnant, lequel répond au sobriquet de Père Gleize (ses cheveux tout gris en sont la cause) « le Père Gleize » est partout avec son *tri* à pétrole, il vole, il se multiplie, il porte à boire à son poulain, le voici couché sur son guidon portant une grappe de raisin à bout de bras, le voici derechef courbé en trois, brandissant une éponge imbibée d'eau, balancée au bout d'un fil.

Ah! Champion fut bien soigné, je vous jure !

Comme le temps passe! — Ce n'est pas moi qui l'ai découvert le premier — la 3e heure du 3e jour va sonner et c'est au coup de pistolet final Beaugé qui est en tête avec 153 kilomètres.

C'est donc Champion, qui en trois jours, ou plutôt en neuf heures, a parcouru la plus longue distance ainsi qu'une simple addition le prouvera, couvrant dans ce laps de temps : 456 kil. 010; venaient ensuite: Bor, Marius Thé, Beaugé, Digeon, Muller.

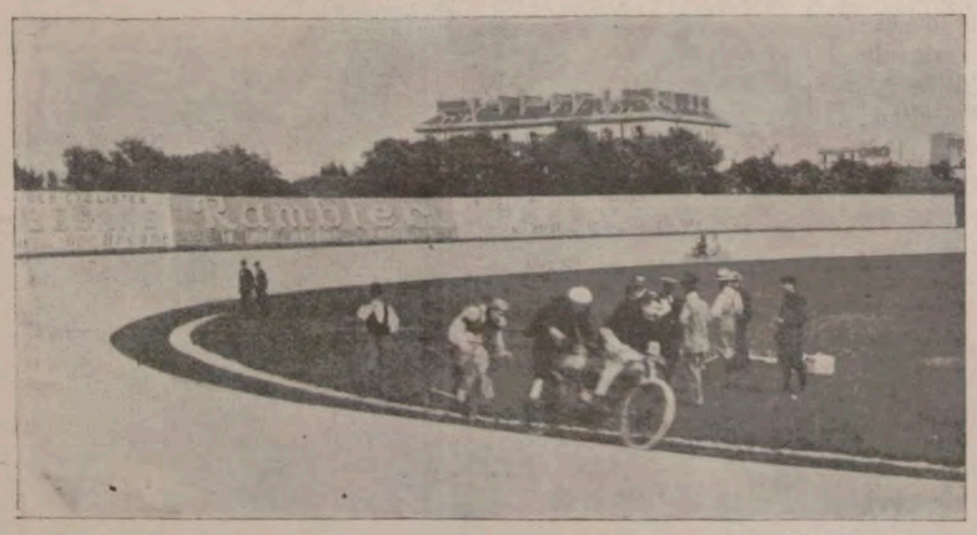
J'ai grande admiration pour ces vaillants que ne rebutent ni la fatigue ni l'excessive chaleur, qui puisent dans leur seule volonté l'énergie indomptable nécessaire à parvenir..... mais, comme je ne désire pas les remplacer au pied levé... J'en reste là.

L'incident Cordang a eu des suites. Tout d'abord, la Commission sportive de l'Union a disqualifié le coureur hollandais sur tous les vélodromes du monde et lui a infligé mille francs d'amende. De son côté, Cordang poursuit le directeur du Parc-des-Princes en dommages-intérêts pour le tort qu'il lui cause en l'empêchant de courir.

Cela nous promet pour la rentrée des cours une discussion médico-sportive qui ne sera pas sans intérêt.

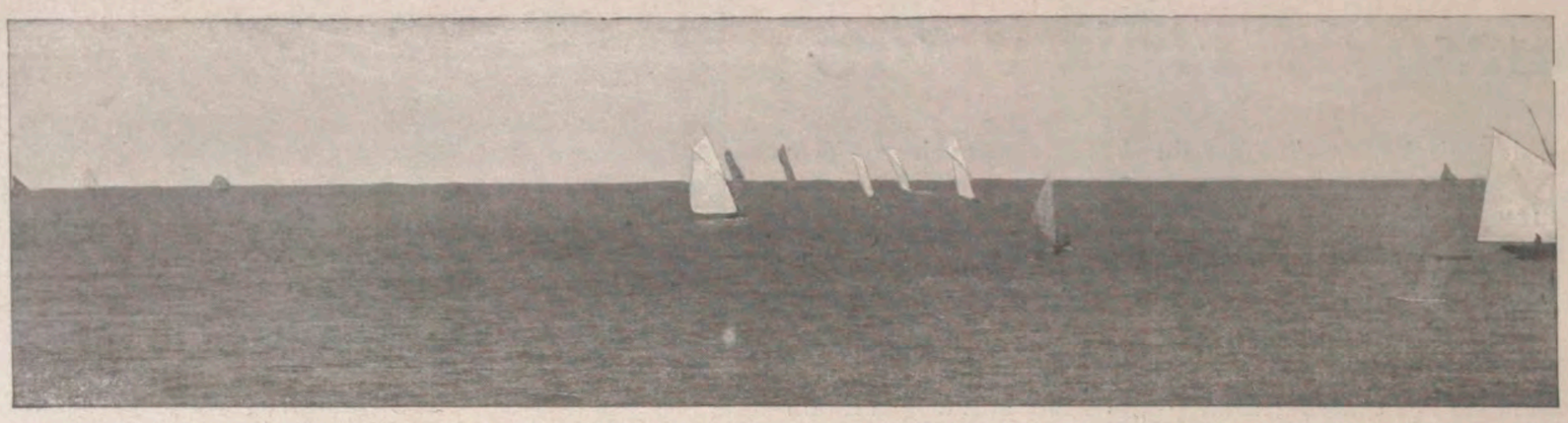
GEO-LANGE.

(*Clichés J. Beau.*)



Un virage. Bor derrière son tandem à pétrole.

Le « gosse » Champion, vainqueur de la course de Trois jours, couvrant 456 kil. 010 dans les neuf heures de l'épreuve (13, 14, 15 août).



Vue d'ensemble des régates, prise de la Jetée-Promenade, le 12 août.

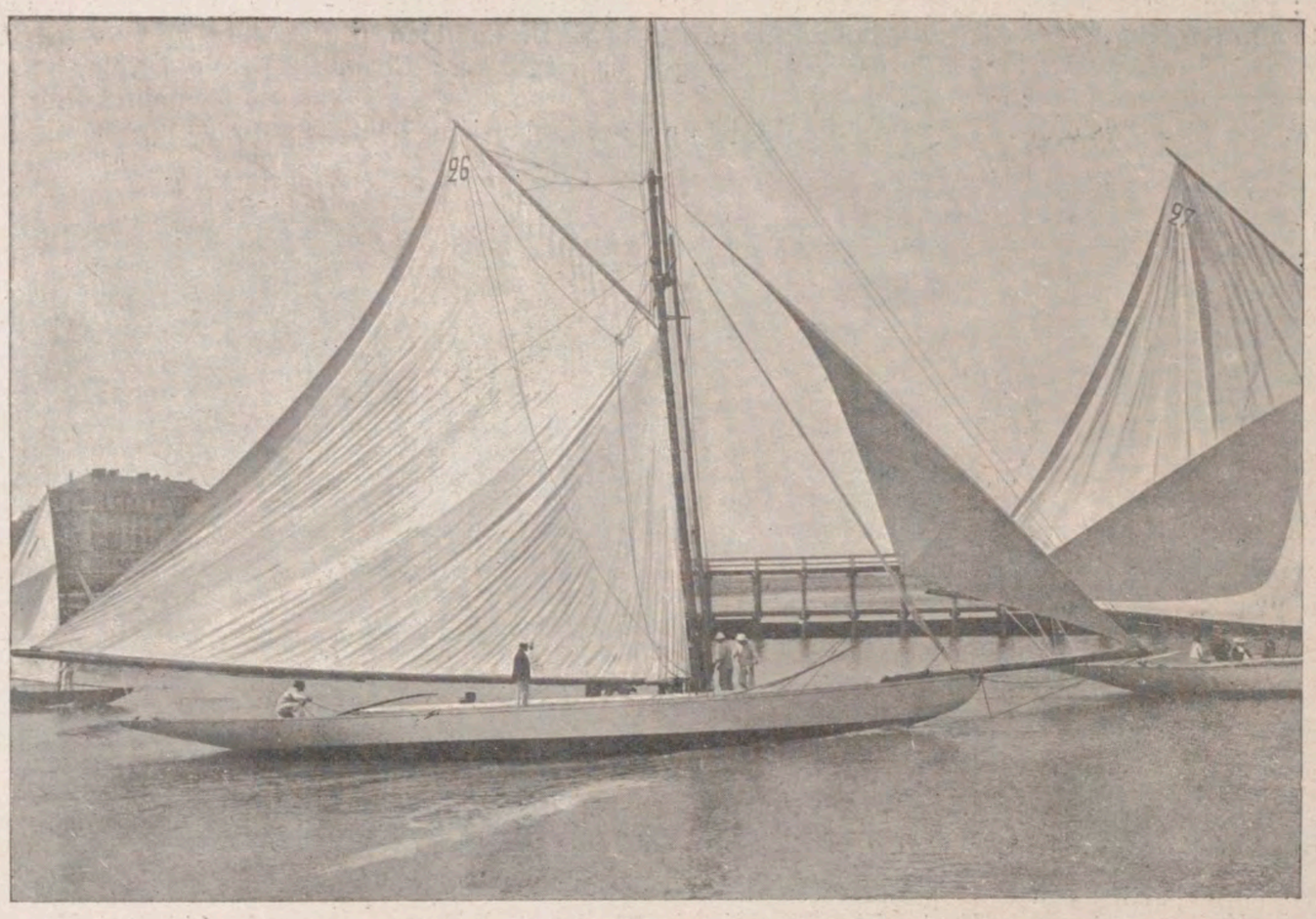
LES REGATES INTERNATIONALES DE TROUVILLE

Séjour de prédilection du monde élégant qui vient y passer chaque année la saison des bains de mer, Trouville offre aux yachtsmen tous les plaisirs d'une station à la mode en même temps qu'un bassin tranquille, et, dans ces conditions, Trouville devait forcément devenir l'un des centres les plus actifs du yachting.

C'est ce que se dit un beau jour le maire de la ville et ce qu'il exposa si clairement à ses collègues du conseil municipal que la fondation d'une société de régates fut aussitôt décidée. Ceci se passait au mois de juillet 1878, et le 5 août suivant avaient lieu des concours à la voile auxquels prenaient part sept yachts à quille fixe et quatre bateaux à dérive, dont trois venaient d'Argenteuil et appartenaient à des membres du Cercle de la Voile de Paris.

Mais ce fut seulement l'année suivante que l'on jeta les bases d'une société nautique permanente, dont les principaux fondateurs étaient : M. Durand, maire de Trouville; Clément, commissaire de l'inscription maritime; Houssay, président du Cercle de la Voile de Paris; le baron de Janzé; Dr Le Roy d'Etiolles; Delahante, Staub, Donon, Oliffe, Dutour, etc. Dès que le Comité fut constitué, les adhésions arrivèrent en masse et, grâce aux cotisations allouées par les municipalités de Trouville et de Deauville, on parvint à réunir une quinzaine de mille francs pour l'organisation d'une Régate internationale dont le programme comprenait une course-croisière de l'île de Wight à Trouville, avec un prix de 5000 francs.

On espérait attirer ainsi les yachts anglais et, en cela, l'idée était excellente; malheureusement la réunion coïncidait avec les régates anglaises, en sorte que nos voisins restèrent chez eux et je crois bien que les régates furent renvoyées à l'année suivante.



Le yacht anglais *Laurea*, de 20 tx, à M. Hore, vainqueur d'*Anna*, au comte Boni de Castellane, dans la Coupe de France et gagnant de la Coupe de la Toucques.

Petit Poucet, à M. Dormeuil, de 0,99 tx 1re série, français.

En 1881, la *Société des Régates internationales de Trouville-Deauville*, définitivement constituée, avait pour président M. le baron de Janzé, assisté de MM. Durand et Staub, vice-présidents, et de M. Fautsel, secrétaire-trésorier. Ce Comité reprit l'idée d'une course-croisière de l'île de Wight à Trouville et décida que trois prix seraient attribués aux vainqueurs, à la condition qu'il y aurait au moins six partants.

Malgré l'importance de ces prix (5000 fr., 2000 fr., et 1000 fr.), aucun yacht anglais ne se décida, cette fois encore, à traverser la Manche et les régates ne réunirent que des bateaux français, parmi lesquels le cotre de 46 tonneaux, *Priny*, au baron Seillières, le yawl de 45 tonneaux, *Henriette*, à M. Pilon, et les principaux yachts de la flotille du Cercle de la Voile de Paris, lequel, pour la première fois, organisait une course à la mer avec ses propres ressources et sous son règlement particulier.

Au nombre des yachts parisiens qui prirent part à cette réunion figurait la *Turquoise*, à M. Michelet, que nous retrouvons parmi les vainqueurs des régates de 1899.

Deux années s'écoulèrent encore sans que l'on vit flotter aux régates de Trouville le pavillon britannique et ce fut avec un véritable plaisir que le Comité reçut enfin en 1884, l'engagement du yawl de 57 tonneaux *Arethusa*, appartenant à M. Stuart Lane. Ce yacht qui, d'après la jauge française, comptait pour 46 tx, avait pour concurrents le *Priny*, de même tonnage, au baron de Seillières, *Alida* (37 tx), à M. Morpurgo, *Hélène* (17 tx), à M. Rousselet, qu'il battit, mais avec une avance de 2 minutes seulement sur *Priny*, arrivé second.

Jusqu'en 1895 les régates de Trouville redevinrent purement nationales, ce qui ne les empêcha pas de prendre d'année en année une plus grande importance, grâce au précieux concours prêté à la Société locale par le Cercle de la Voile de Paris. Le programme était toujours allé s'élargissant et en 1895 il comportait huit journées, dont deux organisées par le Cercle de la Voile : Trouville, qui avait déjà sa « semaine hippique», avait aussi désormais sa « semaine nautique». Trois yachts anglais prirent part à cette réunion : *Mi-*

Amulet, à M. Laverne, 1,8 tx, français, gagnant de la première épreuve de la Coupe de la Suzon.

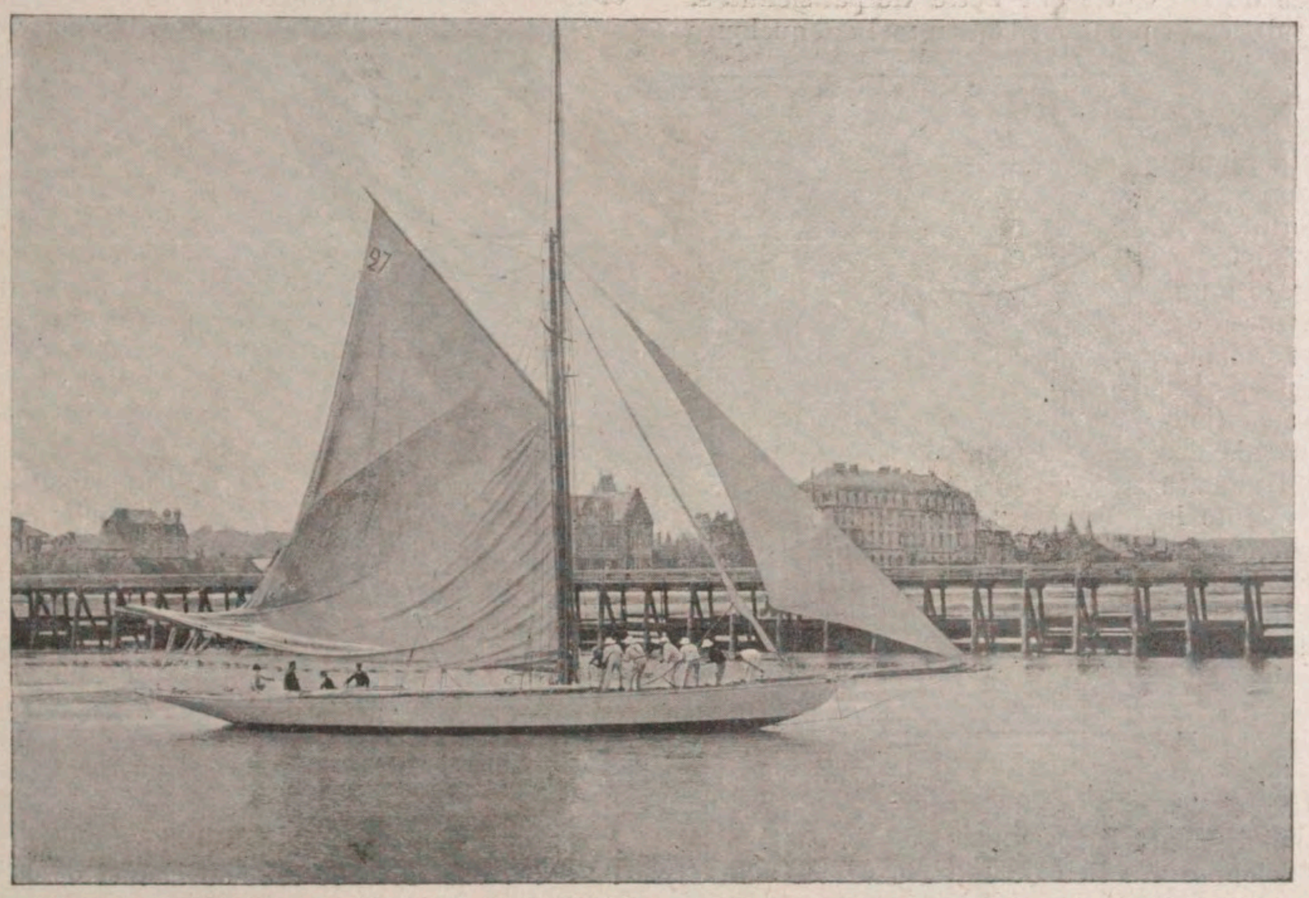
Fantlet, à M. Sacré, de 49 tx, le plus petit yacht des régates, 1re série française, gagnant de la deuxième épreuve de la Coupe du Samaritain.

Laurea, au moment du départ de la 6e série, vue prise de la Jetée-Promenade, le 12 août.

mosa et *Stéphanie*, dans la classe des 10 à 20 tonneaux, et le bulb Keel de 2 tx 1/2 *Neneen* sortant des célèbres chantiers américains d'Hereshoff. *Bettina*, au baron Édouard de Rothschild, eut l'honneur de battre les deux premiers; *Frimousse*, à M. de Boulogne et *Mignon*, à MM. Mantois et P. Dubonnet eurent raison de *Neneen*. Je dois ajouter, pour être impartial, que *Stéphanie* battit la *Bettina* le septième jour de la réunion.

Depuis 1897 les régates de Trouville sont définitivement devenues internationales. On y put voir figurer, l'année dernière, le vainqueur de la Coupe de France, *Gloria*, à M. Harrison Lambert, contre lequel son ex concurrent *Esterel*, se mesura plusieurs fois avec avantage, l'*Edie* au colonel Robin, le *Morning-Star*, et le yacht autrichien *Heartsease*, au prince Coloredo Mansfeld.

Gloria est revenu cette année sous le guidon du prince Coloredo Mansfeld, qui l'a prise en location; *Laurea*, à M. E. Hore, l'heureux vainqueur d'*Anna* au comte Boni de Castellanne, dans les dernières épreuves de la Coupe de France a dignement représenté le yachting anglais.

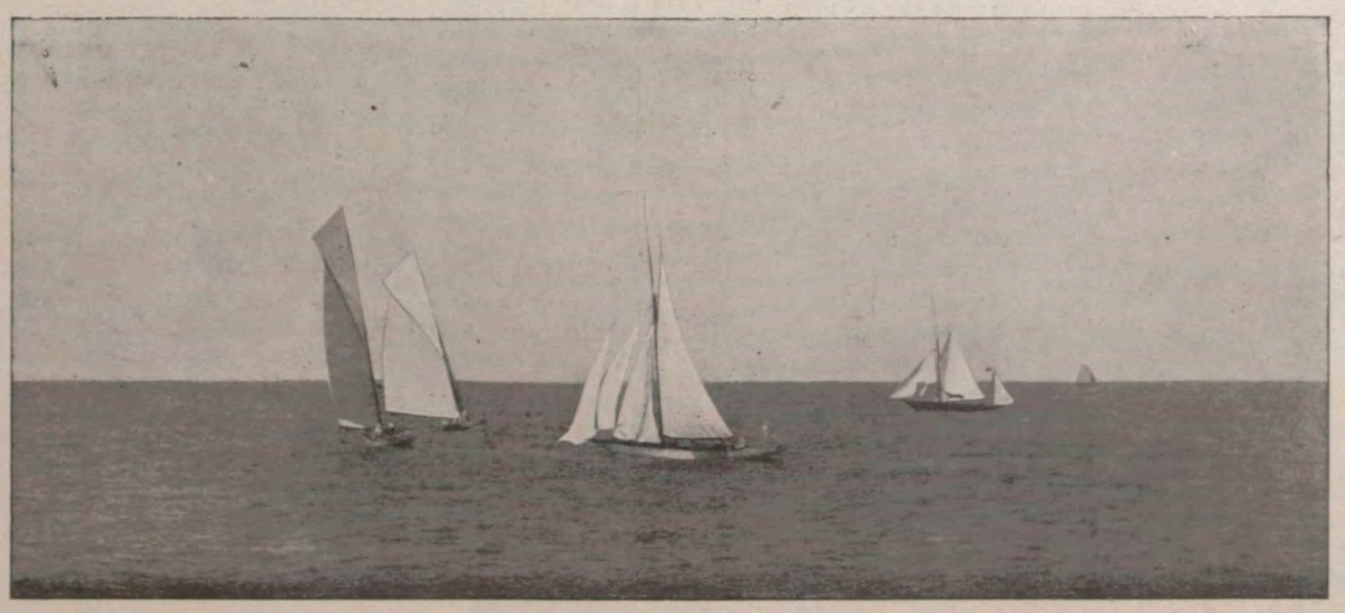


Gloria, au prince Coloredo Mansfeld, 20 tx, 6e série, autrichien, deuxième de la Coupe de la Toucques.

Cette année, les régates de Trouville se sont ouvertes le 6 août par les trois journées de courses organisées par le Cercle de la Voile de Paris, et, du 10 au 24, la réunion était dirigée par la société de Trouville-Deauville. Les exigences de notre mise en pages ne me permettent pas d'en donner les résultats, qui sont d'ailleurs déjà connus des lecteurs de ce journal, mais je tiens à constater que, ainsi que les années précédentes, cette réunion a obtenu un succès complet et dû, pour une bonne part, au précieux concours des yachts parisiens. La vieille *Turquoise*, en dépit des années, a fait preuve de qualités remarquables en battant dans une course d'ensemble le 20 tx *Luna* dont le propriétaire, M. Valton, est l'un des meilleurs sikppers que compte le yachting français; *Frimousse*, qui appartient aujourd'hui à M. Mac Henry, a montré qu'il était toujours un bateau de grande marche; *Amulet*, admirablement mené par les deux frères Laverne, a enregistré de nouveaux succès; M. Manlois, l'un des plus habiles manœuvriers que je connaisse, a maintenu *La Favorite* au premier rang de la série. Je citerai encore dans la petite série, deux yachts minuscule possédant des qualités de marche à peu près égales mais très distinctes : l'un est *Fautlet* à M. Sacré, qui, par faible brise et mer étale, glisse sur l'eau avec une aisance remarquable; l'autre, *Petit-Poucet*, à M. Auguste Dormeuil, donne au contraire toute sa vitesse par bonne brise.

Mais s'il faut des bateaux pour assurer le succès d'une régate, il faut aussi des organisateurs dévoués auxquels incombe, entre autres choses, la tâche de trouver la « forte somme » nécessaire pour former les prix que l'on veut offrir aux vainqueurs. Cette tâche est admirablement remplie par le comité actuel de la société des Régates de Trouville-Deauville, que préside le baron Edouard de Rothschild, assisté de MM. Caumont, A. Duval, Salvago, vice-présidents; E. Jeanne, secrétaire-trésorier: Barbey, Hunebelle (maire de Deauville), Bapaume, Ch. Croix, Billard, Binon, Ladiette et Schatr.

Le succès de la dernière réunion qu'ils viennent d'organiser est la juste récompense du dévouement avec lequel ils travaillent à développer le yachting sur les côtes de la Manche.



Les yachts des 5e et 6e séries (50 à 20 tx), tournant autour de la bouée, au moment du départ.

HENRI PHILIPPE.

(*Clichés P. L.*).

Les Joutes à la Lance [1]

(Suite et fin.)

Les joutes parisiennes sont très bien nommées, non point parce qu'elles ont lieu aux alentours de Paris, mais parce que les champions sont pour la plupart des Parisiens... ou des Auvergnats. Cette double origine est d'ailleurs

Le « Water-Derby ».

celle de la plupart des forts de la Halle, et c'est une consolation pour nous autres Parisiens de Paris, que de nous dire que notre vie parisienne si décriée permet encore à la population de produire, bon an mal an, quelques milliers de gens capables de porter des cazeaux de 175 kilos.

Les joutes lyonnaises n'ont pas une dénomination moins nette que les joutes parisiennes. Elles sont pratiquées, comme leur nom l'indique, par les mariniers du Rhône, et nous allons les voir s'implanter dans le bassin de la Seine, grâce à une société nouvelle, la Renaissance des joutes lyonnaises, dont le siège social est établi 146, avenue de Versailles. Les membres qui la composent appartiennent presque tous à la compagnie des bateaux parisiens, d'origine lyonnaise elle-même et qui, par suite, recrute la plupart de ses pilotes, mariniers et pontonniers à son port d'attache. Il s'est même constitué au garage de la compagnie, au Point-du-Jour, une véritable colonie lyonnaise, où les enseignes des commerçants rappellent à chaque pas la communauté d'origine de ceux qui habitent en ce point de la périphérie.

Les deux sortes de joutes se distinguent en ce que les joutes lyonnaises sont beaucoup plus sérieuses et plus dangereuses que les joutes parisiennes. Au lieu de lutter avec des lances « embollados », dont le copieux rembourrage amortit les coups de tampon d'une façon sensible, elles se terminent par un *crampon*, tige de fer emmanchée dans la lance s'achevant par une couronne de huit pointes. Pour subir le choc d'un pareil instrument, on conçoit qu'un plastron de chiffons soit insuffisant; aussi les jouteurs lyonnais se garnissent - ils la poitrine d'un plastron en bois de sapin, qui porte sur le côté gauche et est retenu à l'épaule par une courroie. Neuf carrés de couleurs différentes divisent en damier ce plastron de bois et servent de repérage aux champions pour pointer leur dangereux instrument. On conçoit qu'il faille une grande habileté, beaucoup de sang-froid et de coup d'œil pour se livrer à cet exercice, tout mouvement à faux pouvant causer à l'adversaire de terribles blessures.

Joutes lyonnaises ou joutes parisiennes, il est à désirer que, sous ces deux formes, les luttes athlétiques nautiques se développent. Nous sommes assez pauvres en jeux aquatiques, et surtout ceux-ci ne jouissent pas chez nous de la vogue qu'ils mériteraient assurément. Nous ferions bien en cela d'imiter

La course en baquets.

nos voisins d'outre Manche, où ces sortes de jeux constituent l'intermède obligé de la plupart des régates et assurément, aux yeux d'une partie du public, la partie la plus attrayante du spectacle.

La lutte à la corde, sur l'eau.

Les gravures que nous publions avec cet article donneront à nos lecteurs une idée très précise de ce que sont ces jeux nautiques en Angleterre. Voici par exemple le « Dongola race » : deux embarcations montées chacune par six hommes ou six dames, sont attachées au même point en travers de la rivière; à coups de pagaies ou à l'aide de perches, chaque équipe doit s'efforcer d'entrainer vers la rive opposée l'embarcation adverse. La lutte finit généralement par un plongeon, car les soubresauts imprimés aux canots ne tardent pas à les remplir d'eau et l'une des embarcations en arrive à couler sous le poids de son équipe. C'est d'ailleurs pour cette raison que les misses s'abstiennent généralement du Dongola race, reculant devant la probabilité d'un bain froid.

Un autre jeu consiste à aller en canot vers un but donné au moyen d'une simple perche, et je vous assure que c'est moins facile que ça n'en a l'air. De même, pour ce qu'on appelle le « Coracle race », où le canot est remplacé par une sorte de toile ou baquet de bois. Marcher sur une poutre graissée préalablement n'est pas très commode non plus; cette transformation aquatique de notre mât de cocagne obtient toujours le plus grand succès dans les fêtes populaires anglaises et je suis persuadé qu'il en serait de même ici; l'enjeu est généralement un cochon et les concurrents sont toujours extrêmement nombreux.

Le Derby aquatique, *water Derby*, est un complément habituel des régates anglaises, en rivière ou en mer. Ce sport consiste, pour les concurrents, à se jucher sur des tonneaux flottants, qui

(1) Voir le numéro 49.

Sur la poutre glissante.

Les dames elles-mêmes s'y mettent.

sont ornés d'une tête de cheval; en pagayant, ils doivent se diriger vers un but; mais si les partants sont toujours en nombre, on n'en compte plus beaucoup à l'arrivée; jamais steeple-chase n'occasionnera autant de péripéties. Nous avons vu semblable derby au bassin de la Villette, il y a quelques années, et le succès avait été très grand.

Le « Dog-Rolling » consiste à se diriger sur l'eau, debout sur une poutre ronde à l'aide d'une perche. C'est de l'acrobatie aquatique pure; d'ailleurs le nombre de ceux qui se livrent à ce sport est très restreint même en Angleterre. Le « Planck Rowing » est plus facile, c'est sur une planche que l'on prend place, et les concurrents peuvent avancer à l'aide de tous les moyens que leur ingéniosité leur fournit; généralement ils s'arment de pelles, qui constituent d'ailleurs d'excellentes pagaies. Enfin, sous le nom de « Novelty race » nos voisins donnent une prime à l'esprit inventif des fervents du rowing; le programme est bien simple : traverser une rivière à l'aide de moyens qui n'aient pas encore été usités et à la condition de pouvoir ramener son embarcation roulée autour d'une perche; paniers en toile, tables retournées les pieds en l'air constituent les embarcations improvisées, qui ne peuvent lutter toutefois contre les matelas à air.

A défaut de bateau, prenez une planche,

Nous espérons bien qu'en 1900 nous aurons l'occasion de passer en revue sur le lac Daumesnil tous ces jeux nautiques et que le goût finira par s'en répandre chez les populations riveraines de nos fleuves.

A. Coffignon.

(*Clichés J. Doyé.*)

FIN

un panier, ou bien une table,

ou encore une poutre : ce n'est pas plus difficile que cela.

L'accident de la " Petite-Rose "

Quelqu'un qui n'a guère de chance avec ses voitures automobiles, c'est notre confrère A. de Lucenski.

Il y a un an, à peu près à pareille époque, sa voiture, qu'il avait fait peindre en rose et qui était connue pour cela dans le monde automobile sous le nom de « La Petite-Rose » prenait feu sur la route de Cabourg. Il n'en restait plus que le moteur et le chassis. Et dans quel état, grands dieux !

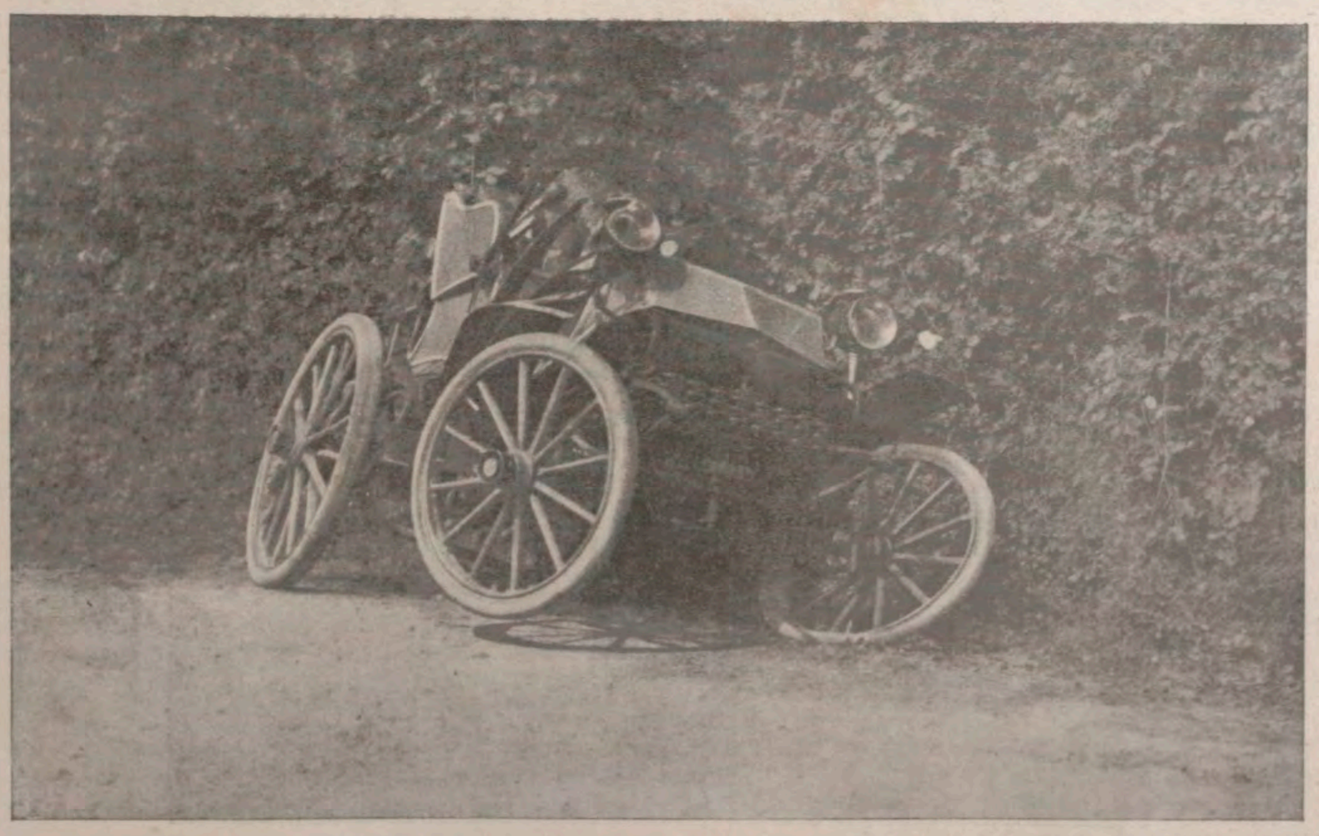
La semaine dernière la nouvelle « Petite-Rose », la remplaçante de l'ancienne, a été victime à son tour d'un accident dans les mêmes parages, à Varaville, près de Cabourg. Fort heureusement pour notre confrère, il n'était pas dans la voiture, mais son mécanicien et quatre amis de ce dernier, mécaniciens eux-mêmes, ont été blessés assez grièvement.

C'est en descendant une côte sur la route de Caen que le pneumatique d'avant d'une des roues ayant éclaté, la roue s'effondra, la voiture, emportée par son élan versa et se retourna brisant complètement les roues.

Le mécanicien de M. de Lucenski, Jules Géhant, a eu un bras cassé ; un de ses amis Leclerc, a un bras cassé et une fracture au crâne, les trois autres des contusions plus ou moins violentes. Tous ont reçu les soins du Dr Chambon et ont été placés chez de braves gens du pays qui les ont recueillis fraternellement.

« J'irai et jé réviendrai par la route » disait notre confrère. Il est à prévoir qu'il ne reviendra pas, du moins sur cette voiture, à en juger par l'aspect qu'elle présente sur notre photographie.

M. V.



La voiture de M. de Lucenski
renversée sur la route, à Varaville, près de Cabourg, à la suite d'un accident de pneumatique.

Économie, solidité... L'amusement des enfants, la tranquillité des parents!

On ramasse bien une pelle par-ci par-là,
mais ce n'est jamais une pelle bien sérieuse.

Et puis il y a toujours un bon petit camarade qui se trouve là
à point nommé pour vous sortir d'un mauvais pas.

Les chiens eux-mêmes respectent la bicyclette du pauvre.

Le cyclisme économique.

Quoique depuis le développement de l'automobile, le cyclisme soit devenu le sport populaire, il n'est pas encore le sport de tous. L'achat d'une bicyclette est une dépense devant laquelle beaucoup de bourses hésitent. Fort heureusement l'ingéniosité des inventeurs a créé pour les enfants peu fortunés la bicyclette économique : cadre en bois, roues en fer, moyeux en fonte. Pas de pédales, ce qui résout d'une façon inattendue la question du pédalier étroit. Quoi qu'il en soit, les enfants s'amusent et prennent de l'exercice en plein air. C'est là l'important. A cheval sur leur selle peu confortable, quoique rembourrée, mais dont ils n'ont aucune crainte de casser les ressorts absents, ils se lancent en frappant le sol de coups de pieds successifs, comme les Incroyables du Directoire sur leur draisiennes ou les élégants anglais de 1820 sur leurs *hobby-horses*. Les sybarites ajoutent des caoutchoucs à leurs roues, quelques-uns mêmes ont tenu à y mettre des pneumatiques.

Le tricycle et le paralytique.
Le vélocipéde est ainsi devenu un vélocimane.

Mais alors ce n'est plus la bicyclette économique.

Notre dernière gravure représente un cul-de-jatte fin de siècle qui a remplacé par un vélocimane le petit chariot et les fers à repasser traditionnels. Il a d'ailleurs l'air de s'en trouver fort bien.

C'est à la fois plus rapide. plus confortable et en cas d'orage on ne risque pas d'être entrainé par un ruisseau comme cela est arrivé déjà.

On peut voir d'ailleurs circuler dans dans les rues de Paris cet appareil que son propriétaire rêve de remplacer par un motocycle.

Le cul-de-jatte automobile!

M. V.

Vital
PNEUMATIQUE

Le Gérant : Victor Voinot.
6441 Corbeil. — Imprimerie Éd. Crété.

(Phot. Clément-Maurice.)

JACQUELIN EN TENUE DE CAMPAGNE

MA VIE AU RÉGIMENT

IMPRESSIONS D'UN CYCLISTE MILITAIRE

RACONTÉES PAR

JACQUELIN

I

DÉBUTS PÉNIBLES.

Ma dernière course avant mon entrée au service militaire fut celle organisée le jeudi soir 12 novembre 1896, par l'Artistic Cycle-Club, qui avait demandé au colonel du 51e de ligne, auquel j'étais affecté, un sursis de deux jours en faisant ressortir que sa réunion était au profit d'une œuvre de bienfaisance et que ma présence y serait d'un petit attrait. J'ai couru, et comme je me préparais depuis une huitaine de jours déjà à mon départ pour le régiment, j'avais beaucoup négligé mon entraînement, et je perdis cette course, à laquelle du reste j'avais participé sans espoir de vaincre.

Cette dernière soirée, clôturant une période non interrompue de trois années de courses, ne fut pas sans angoisse pour moi.

J'avais ressenti quelque fierté à l'idée du service militaire, au point même d'avoir fait faire un uniforme que j'endossai plusieurs fois chez moi et dans lequel — qu'on n'aille pas voir là un simple enfantillage, — je me suis fait photographier... Mais ce soir là, à ce dernier instant, je ne pouvais me défendre de songer à tout ce que les camarades revenus du régiment m'avaient dit du service même et de la façon dont on était traité.

Devant les encouragements sympathiques qui m'étaient adressées au moment où j'allais quitter la piste, j'eus la vision soudaine de tous mes triomphes passés, de cette journée du 8 novembre, entre autres, où l'on m'avait offert, pour en perpétuer le souvenir, une palme d'or... J'eus en même temps la vision brutale de l'homme nouveau qu'il me fallait être le lendemain, et, inconsciemment peut-être, me retournant vers tous ces amis que de si longtemps je n'allais plus revoir, je portai la main à la hauteur de mon front et je fis le salut militaire...

Soutien de famille, je n'avais, il est vrai, que dix mois à faire; pourtant j'avais une anxiété plus grande peut-être que toute autre, celle de savoir si au bout de ce temps je serais encore — comme je le prétendais, — capable de reprendre ma carrière de coureur avec les mêmes succès.

J'étais agité par une quantité de pensées et de sentiments divers: j'étais heureux d'être soldat, de faire mon devoir de bon Français, et cependant je n'étais pas sans appréhension de la vie nouvelle qui m'attendait. Mais j'étais bien résolu à faire abnégation de moi-même, à accepter gaiement la nécessité qui s'imposait et à être heureux malgré tout.

Je faisais appel à toute la volonté que je me connais; j'en usais pour éloigner de moi la seule pensée qui pouvait sincèrement m'attrister, celle d'être contraint d'abandonner définitivement la piste après mon année de service militaire. Je voulais me persuader que je la retrouverais telle que je l'avais connue, — en même temps que ma famille, mes amis et ma liberté.

Le lendemain — un vendredi et un 13! ce que je ne pouvais manquer de remarquer, car j'avoue que je suis superstitieux, — je prenais à la gare du Nord le train pour Beauvais.

J'avais tout à la fois hâte et peur d'arriver.

Débarqué à la gare à la nuit tombante, je ne savais que faire. Où me diriger? Un adjudant était là, je m'approchai de lui pour qu'il m'indiquât le chemin de la caserne. D'un ton qui sentait l'autorité, il me demanda ma feuille de route; je la lui remis, et, un peu radouci, il me dit :

— Ah! c'est vous le fameux Jacquelin?

C'est avec un peu d'émotion que je lui répondis : « Oui ». Il appela un homme de service pour me conduire.

Mais ne sachant à quelle distance se trouvait la caserne, je préférai prendre une voiture pour m'y rendre. Le trajet dura cinq minutes à peine pendant lesquelles je m'efforçai de distinguer, sans y bien parvenir, le paysage au milieu duquel je devais vivre de longs mois.

Le cocher s'arrête. C'est la caserne! Ici je ne suis plus Jacquelin; je commence une nouvelle étape : je deviens le *pioupiou*!

Je m'adresse au sergent de garde, qui me dit sévèrement :

— Comment se fait-il que vous vous présentiez deux jours en retard?

Je lui tends ma feuille et je vois aussitôt sa physionomie changer, de rébarbative se faire avenante, et, avec bienveillance presque, il m'annonce qu'il va me faire accompagner à la salle du Rapport que du geste il indique là-bas, au loin, dans la nuit. Je commençais à être à la fois étonné et rassuré par l'accueil qui m'était fait dès qu'on savait mon nom.

Avec un homme de garde je traverse la cour de la caserne, qui me paraît d'une longueur démesurée. A la salle du Rapport un sous-officier m'inscrit sur un registre et ensuite me fait conduire au casernement de ma compagnie.

A mon entrée dans la chambrée de mon escouade les soldats, déjà prévenus de mon arrivée, me font un accueil qui me touche beaucoup. Je ne pensais pas qu'au régiment l'on s'intéressait tant à moi. Je vois ainsi mes futurs compagnons, et l'on me montre mon lit; mais les formalités ne sont pas terminées. Je ressors avec le caporal, qui me mène dans une petite salle où se trouvent des malades et où il me présente au médecin-major.

Celui-ci me demande si je n'ai aucune maladie. Je crois pouvoir répondre « non » avec une entière assurance, et je retourne enfin à la chambrée où il me tarde de me coucher pour savoir comment on est dans le lit qu'on m'a si rapidement montré et qui est d'aspect si peu confortable.

Auparavant, il me faut fêter mon arrivée, ce que je fais de grand cœur, heureux, je le répète, de voir que même au régiment je trouve des amis. Mais l'extinction des feux sonne, c'est pour tous l'obligation de se coucher. Quant à moi, je m'y soumets avec plaisir, car je tombe réellement de fatigue. Je reste cependant une bonne heure sans pouvoir m'endormir, incommodé par l'odeur du goudron dont les murs sont badigeonnés. Ce parfum n'était certes pas plus désagréable que celui de l'embrocation, mais il me fallait le temps de m'y accoutumer, comme à bien d'autres choses du reste de ma nouvelle existence.

Néanmoins je m'endormis et ne fis qu'un somme, dont je ne fus tiré que le lendemain à 7 heures par la sonnerie du réveil.

Le caporal, trouvant la sonnerie insuffisante nous criait :

— Allons! debout!

Les nouveaux — les bleus — y mettaient plus de docilité que les anciens, qui ne voulaient sortir du lit qu'au dernier moment.

Aussitôt après le lever, le sergent de section fit dire au caporal de conduire les conscrits à la salle de visite, du moins ceux d'entre eux qui, la veille, n'avaient pu être soumis à cette nouvelle revision. Entrée par dix dans la salle : déshabillage, passage sur la bascule, sous la toise et enfin visite du major.

Là, à ma stupéfaction, je fus trouvé malade!

J'avais au genou une plaie un peu enflammée, souvenir de mon match Morin-Jacquelin du 25 octobre, à la Seine.

Le major me demanda ce que c'était. Je le lui expliquai, sans cependant m'étendre sur les origines et les suites d'une *pelle* que je ne jugeais pas devoir l'intéresser, mais j'eus beau l'assurer que cette plaie mal séchée n'était rien, M. le major ne l'entendit pas ainsi; il déclara qu'il fallait me soigner et que je ne pouvais pas faire de service dans un pareil état.

Cela signifiait le repos, l'infirmerie, la consigne!!! Et moi qui avais donné rendez-vous à des amis et... amies pour le lendemain, sachant que le dimanche les militaires sont libres ; et moi qui étais si bien disposé à en profiter!!!

Vous jugez dans quelle désolation me mit cette décision inattendue pour moi, si indifférent aux plaies et bosses... N'en avais-je pas vu bien d'autres?

Je m'en fus donc à l'infirmerie et j'y dus rester.

Pour toute distraction on m'autorisa à faire les cent pas dans le jardinet qui l'entoure. Plus d'une fois, oui, plus d'une fois, je dus me cacher dans un coin pour essuyer de grosses larmes... Tout à coup, je vis mes amis devant la grille du quartier et j'eus un moment de joie à l'idée que peut-être ils m'obtiendraient la permission de sortir, que je n'avais pas osé demander au major. Malheureusement le major était sorti, lui, et tout ce que l'on accorda fut de laisser entrer deux de mes amis qui vinrent me consoler et me donner un peu de courage pour l'avenir. J'en avais grand besoin; je venais d'apercevoir un des côtés vraiment pénibles de la vie militaire : la perte de la disposition de soi-même.

Heureusement ce premier accès de découragement ne dura pas.

Je sortis de l'infirmerie quelques jours après. L'on m'habilla, et, quand j'arborai l'uniforme, l'impression que j'en eus ne me fut pas nouvelle — j'ai dit tout à l'heure la fantaisie que j'avais eue de m'en faire faire un avant mon entrée au régiment.

Ce fut alors seulement que commencèrent mes classes. J'étais heureux d'en avoir fini avec l'infirmerie — je le pensais, du moins — et de reprendre la vie active dont j'avais été si privé pendant mes quelques jours de repos forcé. Déjà j'étais moins au courant que les autres bleus et je comptais les rattraper; je comptais trop sur mes forces.

Après une campagne de course aussi dure que

celle que je venais de soutenir, le brusque changement de mon régime et de ma vie, et surtout la marche à pied, à laquelle je n'étais pas habitué, me firent tomber sérieusement malade.

Croyant d'abord que la grande fatigue que j'éprouvais céderait avec le temps et l'entrainement, je ne voulus pas me faire porter malade au rapport ; je mis, plusieurs jours durant, toute mon énergie et tout mon amour-propre à suivre les autres sans rien dire, fournissant toutes les marches, prenant part à tous les exercices, travaillant enfin toute la journée et cherchant du courage dans ma liberté de quelques heures retrouvée chaque soir à 5 heures.

A ce moment, j'allais me reposer en ville, chez des amis qui avaient mis une chambre à ma disposition.

J'avais donc ainsi déjà amélioré autant que possible ma situation de simple soldat, d'autant plus que j'avais obtenu la même faveur que de plus anciens parmi mes camarades, la faveur rêvée d'avoir ma machine et de m'en servir dans mes sorties.

Mais malgré cet adoucissement relatif et toute ma bonne volonté, il fallut bientôt me rendre à l'évidence.

Je ne pouvais plus me nourrir que de lait et d'œufs et je n'avais plus de sommeil. Bon gré mal gré je dus me résigner à me faire porter malade. Ce fut un matin de décembre, au retour de l'exercice, comme je me sentais exténué, véritablement à bout de forces.

J'avais mis tant d'énergie à lutter contre le mal, à ne pas l'avouer tel qu'il était même à moi-même, que personne n'avait pu soupçonner à quel point je souffrais, si bien que lorsque je demandai à passer à la visite, le lieutenant qui commandait la compagnie crut à une vulgaire « carotte ».

La visite n'avait lieu que le soir. Dans la journée, incapable d'aller à l'exercice, j'allai me coucher sur le lit du maître d'armes, Bourguignon comme moi, qui, me prenant en pitié, m'avait offert sa chambre où brûlait un poêle. Cela faillit faire une affaire : le lieutenant, ne me trouvant pas parmi ses hommes, me fit chercher partout. Prévenu, j'allai à lui et, sur ses questions, je répondis d'où je venais. C'était ce qu'on appelle une gaffe. Il devint furieux, s'emporta contre le maître d'armes qui affirmait que j'étais vraiment malade, et il le tança pour avoir prêté l'asile de sa chambre à un simple soldat.

— Si ce n'était pas Jacquelin, dit-il avec colère, vous n'auriez pas eu tant de prévenances !

Cependant il me laissa retourner me coucher en attendant la visite du major, dont la déclaration peu après put le convaincre — à dessein je ne dis pas : le convainquit.

Le major me reprocha vivement d'avoir attendu si longtemps pour demander à le voir, déclarant que mon état aurait pu devenir très grave. J'avais en effet une attaque d'influenza, sous forme de grippe et d'angine, très compliquée, paraît-il, par suite du surmenage. Je retournai donc à l'infirmerie, avec 40° 1/5, et j'y restai quinze longs jours dont plus de la moitié au lit.

Ce fut là que, pour la première fois, je vis le colonel de La Croix, maintenant général, qui, passant devant les couchettes, se faisait nommer les malades. A l'appel de mon nom, il s'arrêta près de moi, et je me rappelle avec quel air bienveillant et paternel il me parla, me disant qu'il comprenait que le changement d'existence et de travail que j'avais subi ait produit un mauvais effet sur ma santé, me disant aussi qu'il savait mes succès passés et qu'il souhaitait applaudir encore à d'autres succès dans l'avenir.

Je repris confiance et courage à ces bonnes paroles ; elles m'ont profondément ému. Et dès cet instant je me mis à espérer que, une fois mes classes terminées, je serais nommé cycliste militaire.

Aussitôt que je me sentis mieux je demandai au major la permission de sortir, il y consentit en m'exemptant de tout service pendant quatre jours.

Le lieutenant, qui sans doute était très vindicatif, me désigna, sans m'en prévenir et sans prendre garde à l'exemption accordée, pour la revue du samedi, qui tombait le surlendemain. Je n'avais pas à prendre part à cette revue et je ne le pouvais pas. Le lieutenant, cependant, punit mon absence de quatre jours de consigne.

Je fus extrêmement peiné de cette punition que je n'appris que le soir par l'adjudant, qui me l'annonça sans m'en donner les motifs ; je les connus un peu plus tard et, convaincu de m'être trouvé dans mon droit, j'allai conter le fait au major. Celui-ci me dit qu'un lieutenant n'avait pas le droit d'exiger le service de la part d'un homme exempté par lui, et il me conseilla d'en appeler au colonel.

Je n'en fis rien pourtant et je subis sans mot dire mes quatre jours de consigne, si durs qu'ils me soient à ce moment-là surtout. Le lieutenant, par la suite, sans reconnaître son tort, bien entendu, mais ayant connu sans doute ma réserve volontaire, me manifesta de meilleurs sentiments.

Lorsque, complètement rétabli, j'avais pour la seconde fois quitté l'infirmerie, ce fut avec l'espérance, qui heureusement n'a pas été déçue, de n'y plus retourner.

Je me mis au travail avec zèle. J'avais à regagner le temps si tristement perdu, à rattraper les « bleus » qui cette fois encore m'avaient devancé dans leur instruction. J'y parvins à force de volonté et avec le souvenir encourageant des bonnes paroles de mon colonel. Il ne se passa plus de jour où je ne fisse de la bicyclette — d'abord pour mon agrément personnel dans mes sorties quotidiennes à cinq heures, ensuite bientôt pour le service même de la compagnie, dont le capitaine-commandant avait un beau matin trouvé que ma place était plutôt à machine qu'à pied. Si bien que, sans être encore titularisé cycliste, j'en ai, depuis cet instant, rempli la fonction dans toutes les marches.

Mon premier service en campagne fut pour moi l'occasion d'une excentricité qui faillit me coûter la vie.

Nous occupions un village au bas d'une colline. Nous étions auprès de l'église, contre laquelle venait aboutir un chemin de traverse montant en pente excessivement raide jusqu'au plateau où était établi l'avant-garde. Mon capitaine me donna l'ordre d'aller reconnaître si les hommes du poste situé au bout du chemin avaient soin, comme c'était la consigne, de se tenir cachés.

La pente était telle que je dus en monter une partie à pied, mais je me disais :

— Quelle belle descente ça va faire !

Mon habileté relative en machine, la joie de faire un service à bicyclette, la fierté aussi — je dois le dire — de remplir une mission à laquelle je prêtais une grande importance, le désir enfin de prouver que je pouvais me rendre sérieusement utile, tout cela m'avait un peu grisé.

La mission remplie, je mis mon fusil en bandoulière sans songer une minute qu'en cas de chute il pouvait ainsi augmenter le danger, et je me laissai entraîner par ma machine qui, soit dit encore, n'avait pas de frein.

Jamais je n'aurais imaginé pareil emballage ! me sentant dévaler à une allure à perdre haleine, je mets le pied à la fourche pour faire frein, mais il avait plu, le terrain était glaiseux, rien n'y fait, et malgré mes efforts sur un terrain cahoteux, défoncé, je bondis plus que je ne roule avec une vitesse de 50 kilomètres à l'heure vers le bas du chemin que barre l'église !... Cependant je ne perds pas la tête et je combinais — mais combien vite ! — de monter sur un talus qui était sur la gauche quand se présenta un petit sentier très sec dans lequel je pus providentiellement virer. J'étais sauvé !

Non jamais, en dépit des accidents si nombreux qui me sont arrivés, des « pelles » mémorables que j'ai ramassées, je n'ai vu la mort de si près.

Et dans ma descente d'avalanche j'avais eu, à mi-côte, l'illusion de voir mon capitaine dans les champs à ma droite et, pensant qu'il se dirigeait vers un autre poste placé un peu plus bas, dont les hommes devaient également se tenir cachés, je leur crie en passant comme une flèche :

— Cachez-vous ! voici le capitaine !

Puis, une fois arrêté, je veux retourner vers ce capitaine — véritable capitaine-fantôme, celui-ci ; car je ne le trouve pas où j'avais cru le voir.

Je me ressaisis enfin et je le retrouve un peu plus loin sur la route, à l'endroit précis qu'il m'avait d'abord indiqué où je lui rendis compte alors de ma mission.

— C'est bien, me dit-il, mais tâchez de vous rappeler une fois pour toutes que vous n'êtes pas sur un vélodrome, et ne faites plus pareille imprudence.

Il avait tout vu et avait cent fois raison. La leçon — la sienne et l'autre, la « leçon de choses » comme on dit — m'a profité.

II

Cycliste !

Mais je ne regrettai pas cette folie ; elle mit le comble à mes vœux du temps du régiment.

Mon capitaine raconta cette fantastique et imprudente descente en emballage au commandant du bataillon. Celui-ci fut tellement émerveillé de l'audace que j'avais montrée que, d'accord avec mon capitaine, il demanda immédiatement au colonel à ce que je lui fusse attaché comme cycliste.

Lorsque j'appris cette bonne nouvelle, je fus rempli d'une immense joie, à ce point que je n'y pouvais croire. N'était-ce pas, en effet, ce que j'avais rêvé, et à quoi avaient tendu tous mes efforts depuis que j'étais au régiment ? Aussi, à partir de ce jour, ne vis-je plus que les bons côtés de la vie de soldat. Je n'eus plus qu'une pensée : faire le plus de service possible et le faire de mon mieux pour parvenir à me faire aimer de tous, officiers et soldats.

Ce n'était certes pas une petite tâche que je m'imposais là. Mais j'ai toujours aimé la lutte par le travail, sous quelque forme qu'il se présente, et pour celle que j'entendais entreprendre je trouvais un nouvel encouragement dans la satisfaction, en somme, du devoir accompli. Et puis... je savais bien que les amis, qui avaient toujours si sincèrement applaudi à toutes mes luttes sportives, ne me perdaient pas de vue... Si lourde qu'ait été cette tâche, je crois cependant y avoir réussi.

L'emploi du temps du soldat est toujours à peu près le même. Les jours ordinaires en été, il est réglé ainsi.

A 5 heures, réveil.

On se lève ; on découvre son lit ; on descend faire sa toilette en commun au lavabo qui est dans la cour ; on remonte s'habiller en tenue d'exercice (blouse et pantalon blancs) ; et l'on attend le coup de sifflet qui doit faire redescendre tout le monde.

A 5 heures 1/2 le coup de sifflet retentit ; on se rend à l'exercice qui a lieu dans les avenues de la ville et qui dure jusqu'à 9 heures 1/2.

A 9 heures 1/2, rentrée à la caserne. On change de costume parce qu'en général on rentre tout en nage ; on apprête les couverts pour la soupe.

A 10 heures, distribution de la soupe.

La soupe avalée, on fait les lits et les chambrées, et l'on se repose.

A midi 1/2, théorie.

A 2 heures, boxe, canne, assouplissement ou tir.

A 4 heures 1/2, soupe.

A 5 heures, liberté jusqu'à 9 heures.

Les exercices sont suspendus les jours de marches militaires.

Ces jours-là, je me mettais à la disposition des officiers d'abord, de mes camarades ensuite pour leur rendre une foule de petits services qui à première vue peuvent paraître n'avoir pas une grande importance, mais que sauront certainement apprécier tous ceux qui ont passé par les dures fatigues de ces promenades militaires aliant parfois jusqu'à 30 kilomètres, avec des repos, sans doute, mais avec le poids du sac et du fourniment, et par tous les temps.

Pendant les marches j'allais et venais sans cesse le long de la colonne, prêt à assister chacun, de tous mes moyens. J'allais chercher à la cantine qui nous suivait les réconfortants qu'on me demandais, ou bien j'y portais — cela m'est arrivé plus

tard au cours des longues étapes que nous dûmes faire pour nous rendre au camp de Sissonne, aux écoles à feu — les sacs des malheureux soldats que je voyais absolument exténués.

Aux haltes je me multipliais autant que je pouvais. Je me souviens de l'une d'elles qui fut particulièrement mouvementée.

C'était dans les bois d'Allonne. Nous déjeunions tous, officiers et soldats, en plein air, avec les vivres emportés par les soldats dans leur sac, par les officiers dans leur cantine. J'entendis l'un de ceux-ci se plaindre de manquer de tables et demander s'il ne serait pas possible de s'en procurer. On pouvait évidemment en trouver chez l'habitant, dans le village situé au bas du bois que nous occupions; la difficulté était de les aller chercher. L'officier voulut charger des hommes de la corvée, mais je les vis si fatigués que, spontanément, j'allai m'offrir au commandant pour les remplacer avec ma machine.

— Comment pourrez-vous faire? me demanda-t-il.

— Si mon commandant veut bien le permettre, j'en fais mon affaire.

— Allez ! dit-il, riant même de ma proposition, pensant probablement que je ne pourrais arriver à rien.

Quelques minutes après les officiers s'exclamaient tout joyeux en voyant monter la côte à une immense table sous laquelle j'étais entièrement caché et qui semblait rouler toute seule à bicyclette !

Après la table il fallait des chaises pour s'asseoir autour d'elle, et il en fallait douze ! J'allai de même les chercher et je les rapportai aussi sur mon dos, liées entre elles avec des cordes.

Ce jour-là, j'en suis sûr, on a dû s'apercevoir de l'utilité d'un bon cycliste dans un régiment !

Pendant cette même halte, j'eus une autre occasion de faire valoir les services qu'on peut attendre de la bicyclette. Un soldat isolé fut attaqué, sans qu'on ait jamais su exactement dans quelles circonstances, par des vagabonds et frappé par eux de plusieurs coups de couteau.

On imagine facilement l'émoi qu'un pareil événement causa parmi nous tous.

Sur l'ordre du capitaine commandant la compagnie à laquelle appartenait l'homme attaqué, je partis dans la direction qu'il m'indiqua pour explorer le bois et les alentours à la poursuite des agresseurs, chargé en outre de donner leur signalement à tous les gens que je pourrais rencontrer. En route je fis arrêter deux chemineaux d'une allure suspecte que je ramenai auprès du blessé. Mais comme celui-ci ne les reconnut pas, je dus partir de nouveau pour aller à Beauvais prévenir la gendarmerie.

Le transport de la table et des chaises, l'exploration du bois d'Allonne, mon aller et retour à Beauvais — distant de cinq à six kilomètres, — tout cela ne prit pas plus d'une heure et demie.

Dans les marches on ne s'arrêtait pas seulement pour déjeuner; il y avait aussi les haltes de simple repos. Dès que le sifflet avait retenti, je me précipitais d'abord au-devant des officiers montés pour prendre la bride de leurs chevaux pendant que les ordonnances se débarrassaient du sac. Puis je filai à la voiture de la cantine chercher les sandwichs dont ils pouvaient avoir besoin.

(*La suite au prochain numéro*).

SOMATOSE

RECONSTITUANT • FORTIFIANT • STIMULANT • APÉRITIF

spécialement recommandée aux sportsmens

SE TROUVE DANS TOUTES LES BONNES PHARMACIES

Se prend à la dose de 12 grammes par jour, dissoute dans le lait, bouillon, café, etc.

SE MÉFIER DES CONTREFAÇONS

En vente partout :

10 c. le N° LA Le N° 10 c.

MODE NATIONALE

DONNE CHAQUE SEMAINE

3 pages de gravures en couleurs

ET

GRATUITEMENT

un patron découpé (grandeur naturelle)

Gros : FUMOUZE FRÈRES 78, Faubourg Saint-Denis, PARIS.

Détail : PHARMACIE CHAUMEL 87, Rue Lafayette, Paris.

CONSTIPATION CONSTIPATION

87, Rue Lafayette

ENFANTS SUPPOSITOIRES CHAUMEL la Boîte : Adultes, 3 fr.

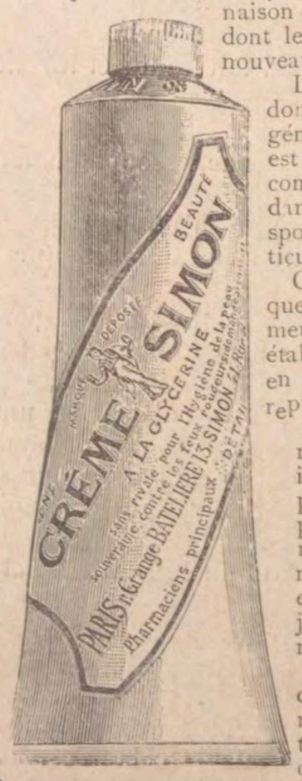
ADULTES SUPPOSITOIRES CHAUMEL la Boîte : Enfants, 2 fr.

SUPPOSITOIRES CHAUMEL

CRÈME EN TUBES

pour dames cyclistes

Ce n'est pas précisément d'une invention nouvelle que nous voulons parler ici, c'est d'une combinaison de deux produits anciens, dont le mariage constitue une nouveauté intéressante.



La Crème à la glycérine, dont l'emploi est devenu général depuis trente ans, est aujourd'hui considérée comme indispensable aux dames qui pratiquent les sports en plein air, et en particulier aux dames cyclistes.

C'est pour ces dernières que l'inventeur de la fameuse Crème Simon a fait établir le modèle de tubes en étain souple dont nous reproduisons le dessin.

Ce tube — très solide — ne pèse que 80 grammes; il est facilement transportable, et contient une provision de Crème Simon suffisante pour assurer pendant toute une excursion la fraîcheur des jolis visages qui auront recours à lui.

Nos lectrices peuvent le demander franco à M. Simon, 13, rue Grange-Batelière, Paris, conte mandat-poste de 1 fr. 60.

JACQUELIN

DIRECTEUR

MAGASINS DE VENTE : 29, Avenue de la Grande-Armée

LA FRANÇAISE

Modèles à 300, 340 et 375 fr.

Modèle Jacquelin : 425 fr.

LIRE TOUS LES MATINS

DANS

L'ÉCHO DE PARIS

la Rubrique des Sports par

PIERRE LAFITTE

LISEZ TOUS LES JOURS, DEMANDEZ PARTOUT!

5 cent. LE NUMÉRO — JOURNAL DES — 5 cent. LE NUMÉRO

SPORTS

DERNIÈRES INFORMATIONS

DU CYCLISME
DE L'AUTOMOBILISME
DE L'ATHLÉTISME
DU YACHTING
DU ROWING
DE L'HIPPISME
DE LA GYMNASTIQUE
DE L'ESCRIME
DE LA CHASSE
DE LA BOXE
DU TIR, etc.

LE JOURNAL DES SPORTS

le seul Organe complet de tous les Sports est en vente partout.

ADMINISTRATION et RÉDACTION :

4, Faubourg Montmartre, PARIS.

(2)

MA VIE AU RÉGIMENT

IMPRESSIONS D'UN CYCLISTE MILITAIRE

RACONTÉES PAR

JACQUELIN

II

CYCLISTE ! (*Suite*)

Quelquefois même j'en faisais autant pour des camarades et j'étais heureux quand quelques bouteilles, qu'ils ne me refusaient pas, pouvaient les réconforter un peu, J'éprouvais peut-être le besoin de me pardonner à moi-même la chance vraiment enviable que j'avais d'être en machine quand les autres avaient tant de fatigues à subir.

De retour à la caserne, je ne me reposais pas : en voyant les hommes si surmenés par la marche, je ne pouvais m'empêcher de m'efforcer de leur venir encore en aide.

J'avais eu la chance de trouver au régiment une cantinière fort aimable et, qui plus est, cycliste; elle me laissait faire dans sa cantine à peu près tout ce que je voulais. Si bien qu'aussitôt rentré, j'allais à la cuisine et, dans ces moments de presse, je servais mes camarades comme un bon gargotier pas fier et plein de complaisance pour ses hôtes. Il arrivait souvent que tout le monde avait fini son repas quand je n'avais pas encore commencé le mien ! mais il est vrai de dire que je me nourrissais d'une façon toute spéciale.

Je poursuivais toujours cette même idée de m'éloigner le moins possible de ma forme pour la retrouver promptement lorsque cela me serait nécessaire. D'autre part, je considérais la marche, la boxe, le bâton, la gymnastique et même le maniement des armes comme des sports pour lesquels le régime a une importance très évidente. Aussi je tenais essentiellement à régler ma vie comme j'en avais l'habitude avant d'être sous les drapeaux, et, après m'être informé des provisions du jour, je cuisinais moi-même mes repas.

LA GARDE DU DRAPEAU.

Quoique cycliste militaire, je n'étais pas exempt des autres services ; comme tout le monde je devais prendre part au travail quotidien sous toutes ses formes, que je viens d'énumérer. Il en était une que je préférais. Deux fois par semaine il y avait des courses à pied que le lieutenant avait organisées. C'était pour moi un sport nouveau qui m'intéressait beaucoup. J'y apportais autant d'amour-propre et d'énergie que dans les courses de bicyclette ; à ce point que, dans la crispation de mes muscles sous l'effort de ma volonté, je serrais tellement les dents que je faisais, m'a-t-on affirmé, une grimace vraiment pas ordinaire !

J'étais — j'allais dire : naturellement ! — j'étais devenu le champion de ces courses à pied et je n'en manquais pas une, pas plus d'ailleurs qu'aucun autre exercice. Mais j'y prenais un plaisir particulier parce que j'y voyais peut-être, en même temps qu'une sorte de continuation de l'entraînement qui me convenait, une évocation d'un passé déjà lointain dont le souvenir m'est resté cher... par comparaison. Je veux parler d un temps de misère, mais aussi d'espérances tenaces.

J'ai dit que c'était là pour moi un sport nouveau; ce n'est pas absolument exact.

A l'époque où je n'apercevais « Buffalo » et « la Seine » que dans un rêve toujours fuyant, où sur des machines d'emprunt, bercé par un espoir qui devait pourtant finir par n'être plus trompé, je m'entraînais à la piste gratuite du Champ de Mars ; à cette époque je demeurais à la Bastille et je travaillais rue de Châteaudun. Que de courses au pas accéléré n'ai-je pas faites alors parce que je n'avais pas assez de temps à moi et que je voulais en consacrer le plus possible à mon entraînement !...

Toujours est-il que ces courses étaient pour moi une nouvelle occasion de respirer le grand air dont j'ai tant besoin et de prendre cet exercice physique qui, avec lui, fait ma santé.

Après trois mois de service celle-ci était complètement rétablie. Autre chose d'ailleurs y avait encore contribué.

J'avais fait venir à Beauvais ma mère, une de mes sœurs et mon jeune frère, auquel je fis suivre les cours du collège. Je les avais installés tout au bout du faubourg de Voisinlieu, presque en pleine campagne, dans un petit pavillon qui est la dernière habitation qu'on rencontre sur la route de Paris.

Les classes terminées le soldat a beaucoup plus de liberté ! Aussi en ai-je profité pour demander à mon colonel l'autorisation d'aller déjeuner dans ma famille toutes les fois que le service le permettrait.

Cette faveur me fut accordée ; et régulièrement à l'heure de la soupe, après avoir pris à la salle d'armes ma leçon d'escrime, à laquelle j'apportais mon ardeur habituelle, j'enfourchais ma machine et je brûlais le pavé qui sépare la caserne de la petite maison de ma mère.

Pour un moment je pouvais oublier ainsi ce que certains appellent les servitudes de la vie militaire, qui là ne me paraissait vraiment pas si pénible.

Je me déshabillais, et c'était avec un grand sentiment de repos que j'endossais un peignoir ; je déjeunais, je parcourais les journaux cyclistes, je lisais des lettres d'amis et j'y répondais, ou bien je m'occupais de mes photographies, qui ont tenu tant de place dans mes dix mois de service. Parfois, en arrivant, j'avais la surprise de trouver quelque ami de passage à Beauvais, ou venu même exprès pour me voir.

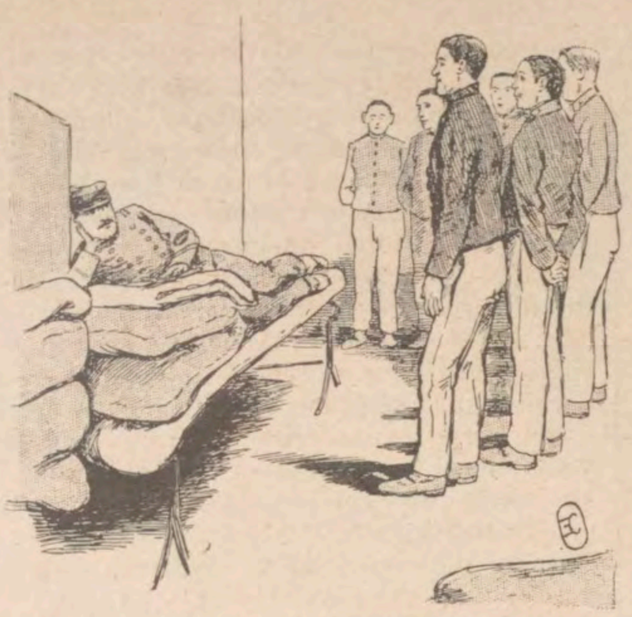
Il me fallait être rentré à la caserne à midi et demi ; j'y retournais aussi vite que j'étais venu. Cette régularité de mes passages et mon allure rapide n'avaient pas tardé à me faire connaître des ouvriers qui se trouvaient à cette heure-là aux portes des trois ou quatre usines de Voisinlieu, ou des enfants qui se rendaient à l'école. Quand je les croisais, quand je passais au milieu des groupes, j'entendais chuchoter :

— C'est Jacquelin ! voilà Jacquelin !

Des enfants même, plus hardis, criaient mon nom à pleine gorge.

Ces chuchotements, ces cris, dans un pays aussi peu au courant des courses de bicyclettes, me touchaient beaucoup.

J'étais heureux de ces témoignages de sympathie,



THÉORIE DANS LES CHAMBRES.

et peut-être y trouvai-je la compensation de cette vie si différente de celle d'autrefois.

Je parlais tout à l'heure de mon allure. J'allais très vite, en effet, quand je sortais en machine, soit que j'aille à Voisinlieu, soit que j'en revienne, soit aussi que je fasse une course en ville. Ça a toujours été dans ma nature d'aller vite, et, à Beauvais, j'étais d'ailleurs généralement pressé par le temps.

Un jour que, retournant à la caserne, j'étais passé devant un officier avec ma vitesse coutumière, à peine venais-je de rentrer qu'un homme de garde vint me dire qu'un capitaine me demandait. C'était celui que j'avais croisé ; pour être déjà là il avait certes fallu qu'il prît le pas de course.

— C'est bien vous qui m'avez croisé dans la rue ?

Il n'y avait pas à nier.

— Vous mériteriez huit jours de consigne, dit-il d'un ton sévère. Un soldat doit toujours aller à une allure raisonnable et non pas comme un fou. Vous avez manqué renverser une dame

LE MANIEMENT D'ARMES.

Je crus devoir répondre que je n'avais jamais renversé personne ni causé aucun accident, que je savais monter à bicyclette, et, croyant trouver l'argument sans réplique, je me nommai.

— Il n'y a pas de Jacquelin qui tienne! avant tout vous êtes soldat, vous devez vous soumettre aux règlements. Allez et prenez bonne note de mes observations.

Cette semonce ne me guérit pas et plus d'une fois, en virant trop vite aux tournants des petites rues de la ville, je manquai ramasser des pelles.

Mon nom, d'ailleurs, n'était pas un talisman infaillible comme certains incidents avaient pu me le faire croire. A l'exercice le sergent de section m'avait ainsi apostrophé :

— Eh Jacquelin! si vous faisiez un peu moins de vélo, vous tendriez mieux le jarret!

Ces apostrophes me touchaient bien un peu, dans le fond ; mais elles n'avaient pas de conséquences : je laissais dire et ne répondais jamais.

Ce même sergent, du reste, passa peu après sergent-major, et il m'avoua bien franchement que ses apostrophes avaient précisément pour but de voir ce que je répondrais.

— Et je ne vous cacherai pas, me dit-il, qu'à l'annonce de l'arrivée de Jacquelin dans ma section, je m'étais bien promis de le « faire marcher », car je vous croyais un poseur et vous savez qu'il n'en faut pas ici.

Je m'étais bien aperçu que c'était là le fond des observations qui m'étaient faites dans les premiers temps de mon arrivée au corps ; aussi je n'ai jamais manqué une occasion de montrer que je n'étais nullement un poseur et qu'on s'était trompé à cet égard sur mon compte.

Ainsi j'ai déjà dit comment, à la cantine, je me faisais un plaisir de servir les camarades, avant même de m'occuper de moi. Que de fois aussi, le lendemain d'une revue passée par le général, renonçant à aller retrouver ma famille, n'ai-je pas déjeuné avec eux dans la chambrée ! C'est que je voulais être leur ami, à ces camarades, et que je tenais à conserver l'influence que peu à peu j'avais acquise sur eux.

Je leur demandais de faire tous leurs efforts pour que, non seulement l'escouade, mais la compagnie tout entière fût la première du régiment pour sa discipline, sa bonne tenue, son habileté dans tous les exercices.

Nous y étions d'ailleurs parvenus. Et c'était une joie véritable que j'éprouvais de pouvoir, en récompense des efforts faits, relever l'ordinaire de quelque bon rosbif que nous mangions gaiement ensemble.

— Si nous sommes les premiers en théorie, en maniement d'armes, au défilé du samedi, leur disais-je, nous ferons un bon dîner.

Une fois même que la compagnie avait été particulièrement signalée pour sa manœuvre, chacune de nos chambrées eut son rosbif, que la cantinière faisait si bien cuire à point et que je trouvais meilleur à offrir que des bouteilles de vin.

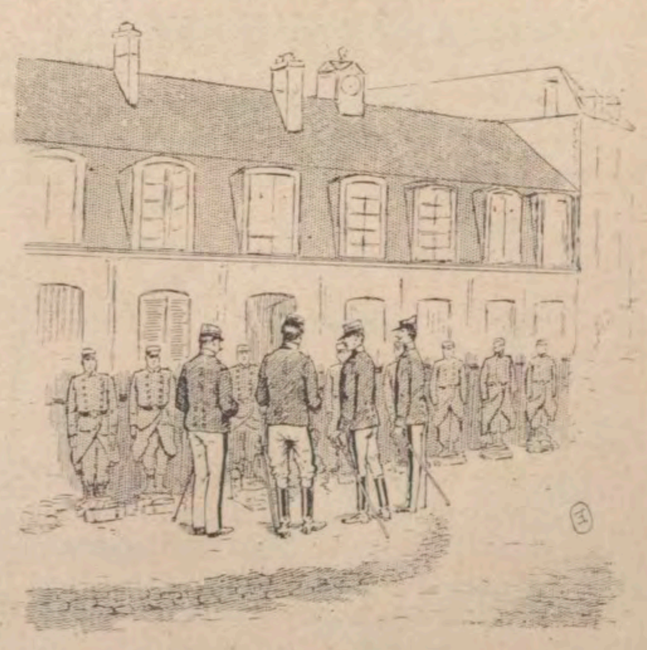
Ce zèle, que j'encourageais chez tous et que j'apportais moi-même dans le service, parce que j'estime qu'on doit toujours le premier servir d'exemple pour faire le mieux possible ce qu'on a à faire, m'avait à la longue fait remarquer des officiers et du colonel. J'en eus la preuve quelque temps après mes succès dans les courses à pied.

Un samedi, jour de revue, après l'inspection des sacs et le défilé où nous avions magnifiquement manœuvré, nous étions en ligne d'un côté de la grande cour de la caserne, quand le rassemblement fut sifflé de l'autre côté. Pour s'y rendre il fallait passer devant le colonel et le général, qui se tenaient au milieu de la cour. Je crus bien faire en voulant, à leur hauteur, me mettre au pas et au port d'armes.

— Allons, Jacquelin! me cria le colonel, d'un ton à la fois de reproche et d'encouragement, en me montrant du geste le lieu où j'avais à me rendre plus rapidement.

Je fus si profondément touché d'avoir été reconnu et remarqué par mon colonel, devant le général et parmi les deux mille hommes du régiment, que, faisant appel à toute mon énergie des grands jours, et voulant de toutes mes forces répondre à l'invitation si particulière qui m'était faite, je m'élançai au pas de course et j'arrivai premier au rassemblement, comme le devait évidemment le vainqueur des courses à pied, et comme très certainement voulait le dire le : « Allons, Jacquelin ! » de mon colonel.

Après le rassemblement, salut à mon drapeau



L'ÉTALAGE

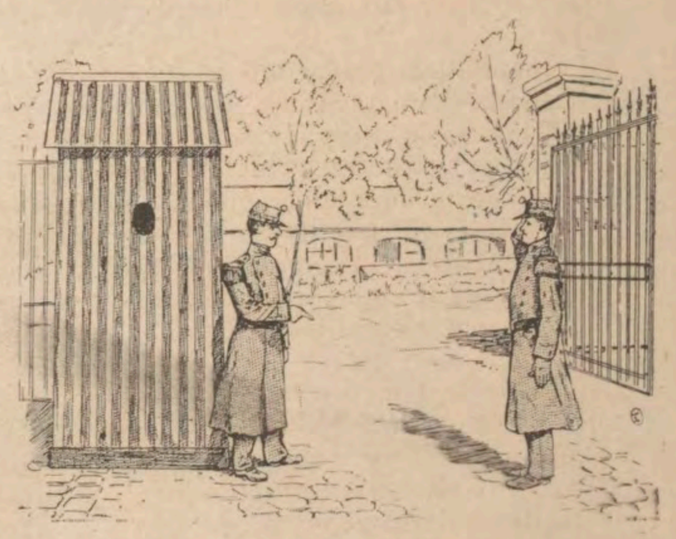
cravaté de la Légion d'honneur, conquise par nos aînés à San Lorenzo pendant la guerre du Mexique.

Mon escouade, je viens de le dire, avait magnifiquement manœuvré. Tous les officiers avaient remarqué au défilé combien elle avait marché avec ensemble, et je me sentais tout fier d'en être. Au reste, les soldats n'étaient pas seuls à recevoir les félicitations du colonel ; cela commençait par le

EXERCICES D'ASSOUPLISSEMENT.

capitaine, pour descendre jusqu'à nous par le lieutenant, le sergent de section et le caporal. Et cela se traduisait par une permission de sortie.

Ce soir-là, j'invitai vingt de mes camarades à dîner à l'Hôtel de l'Écu, et nous allions nous y rendre quand une amie de Paris, venue tout exprès à Beauvais pour passer la soirée avec moi, me fit prévenir qu'elle m'attendait au logis qui m'était prêté en ville. Comment faire ? Je voulus m'excuser auprès de mes camarades de ne pouvoir rester avec eux, et je fus bien forcé de leur en donner la raison. Une femme ! Une femme de Paris ! Ils me demandèrent de l'amener, et pour l'y décider, je les emmenai le lui demander eux-mêmes. Au dîner, auquel elle consentit enfin à venir, il fallait voir comme elle fut fêtée ; une reine, ma parole, ne l'eût pas été



— FAITES DEMI-TOUR....

davantage. Le champagne aidant, je laisse à penser si l'on fut gai ce soir-là. Au dessert, mes braves amis m'offrirent un bouquet qui venait ajouter pour moi une émotion de plus à cette bonne journée.

A midi et demi commençait la théorie. J'avais beau aller vite pour revenir de Voisinlieu, je trouvais toujours moyen d'arriver en retard, et j'étais forcé d'y assister en tenue de ville, avec une peur bleue que le lieutenant, qui passait de temps à autre dans les chambrées, ne me consignât. Du reste, je n'avais pas été long à l'apprendre cette théorie, et si j'y assistais c'était moins pour mon profit que pour ne pas faire de jaloux et ne pas donner aux autres l'idée d'y manquer.

Parfois, quand nous avions été bien attentifs pendant quelque temps, le sergent qui faisait la théorie s'étendait sur une couchette après avoir pris soin de placer un homme en sentinelle dans le couloir de la chambrée — et nous suivions son exemple en achevant la leçon dans un demi-sommeil.

La plupart de nous auraient préféré terminer la journée ainsi plutôt que d'aller aux séances de boxe, de canne, d'assouplissement ou de gymnastique qui suivaient.

Et cependant il est certain que ces exercices font le plus grand bien aux jeunes gens, surtout à ceux qui ne les ont jamais pratiqués.

J'ai vu de ceux qu'au régiment on appelle des « betteraves », pour désigner les paysans, ne pas

pouvoir faire le moindre rétablissement à leur arrivée, et être admis au bout de l'année comme élèves moniteurs.

J'en ai entendu d'autres prétendre que ces mêmes

J'AVAIS EU LA CHANCE DE TROUVER UNE CANTINIÈRE...

exercices n'avaient été imaginés que pour occuper les hommes, qu'ils n'avaient aucune utilité et ne leur faisaient que du mal.

L'erreur est grande à mon avis, à moi qui sais ce que vaut l'entraînement pour un homme. C'est quelquefois monotone, mais c'est toujours utile.

J'étais certes très heureux chaque fois que je pouvais venir à Paris ; mais c'est aussi avec une joie franche et saine que je m'en retournais à Beauvais, où cette vie régulière, lever, déjeuner, dîner, coucher aux mêmes heures, faisait notre santé.

Je manifestais parfois une telle gaîté que, dans le train, mes camarades me disaient : « Tu n'as pas bu du lait à ton dîner, ce soir! » Et pourtant je n'avais rien bu d'autre, ayant l'habitude depuis que je cours, de ne boire jamais que du lait ou de l'eau.

Les mêmes qui sont arrivés en novembre, pâles, la mine fatiguée, en somme mal portants, étaient en septembre, dix mois après, devenus aussi vigoureux que moi. Et moi-même j'ai subi cet effet à tel point qu'à mon retour du régiment il m'a été impossible de remettre les vêtements que je portais avant mon départ.

Cela provient surtout de cette vie régulière et active, d'exercice et d'assouplissement, qui favorise le meilleur développement du corps et de ses muscles et qui fait un homme dans la véritable acception du mot.

Quant à moi j'ai toujours pris ma large part de cette vie ; aussi je ne comprends pas qu'il se trouve des jeunes gens pour s'effrayer du service militaire.

Et puis, c'est le sort commun : cette raison doit passer avant toutes les autres.

Comme cycliste, je faisais souvent le service de « planton cycliste » à la salle des rapports. En revanche j'étais de droit dispensé de la « garde », qu'il m'est cependant arrivé de prendre deux fois, sans regrets, du reste ; je n'étais pas fâché de connaître toutes les duretés du service. Je me rappelle qu'à la seconde de ces gardes je m'apprêtais à descendre de la chambrée comme les autres, quand l'officier chargé de la vérification de la tenue, un capitaine cycliste, me regardant avec stupéfaction, me demanda même pourquoi je n'étais pas planton. Je lui répondis naturellement que je n'en savais rien.

L'inspection de la garde terminée, c'est au son du clairon que nous défilions avant de nous rendre au poste de la prison, où nous étions détachés.

Je fus bien étonné en y arrivant de voir, pour contenir dix hommes, une si petite salle ; je ne réfléchissais pas que, sur les dix, il devait y en avoir toujours quatre de faction.

Je demandai à monter ma première faction tout de suite, pour monter la seconde dans la nuit et être libre le lendemain toute la journée, car j'avais donné rendez-vous à des amis, entre autres à mon ami de Féraudy. Je tenais beaucoup à ce qu'ils me voient de garde, comme les autres !

A cinq heures j'étais libre, et j'avais demandé et obtenu la permission de la nuit. J'en profitai pour aller applaudir Féraudy qui avait bien voulu prêter gracieusement son concours à une soirée théâtrale organisée par les officiers au profit de la Croix-Rouge. Ces messieurs m'avaient demandé si je ne pourrais pas prier de Féraudy de venir ; je l'avais fait d'autant plus volontiers que je le savais toujours prêt à la disposition d'une œuvre utile. Il l'a prouvé cette fois encore.

Ce soir-là j'étais un peu fatigué, ayant passé une nuit blanche. Pourtant le plaisir de retrouver des amis — dont j'étais d'autant plus privé qu'à Paris je les voyais très souvent — me faisait oublier ma fatigue.

La soirée fut vite passée ; on soupa en bande et on alla se coucher, car mes amis étaient obligés de repartir le lendemain matin par le premier train. Quant à moi, inutile de dire que j'ai dormi comme un loir !

Mais nous voici loin du cyclisme et de la bicyclette. Pourtant, à ce moment, dans le monde sportif dont j'étais si éloigné par une existence — où cependant je trouvais encore parfois des joies et des émotions sportives — on songeait à l'événement cycliste de la saison, au Grand-Prix de Paris ! Je le voyais comme dans un rêve, ce Grand-Prix et malgré moi cette idée me venait bien timidement à l'esprit : Si je pouvais le courir !.... Quelquefois j'allais jusqu'à me dire que, n'ayant jamais demandé de longue permission et n'ayant eu que celles auxquelles j'avais droit comme bon soldat, qu'alors peut-être...

Mais hélas ! demander une permission, une longue permission, l'obtenir, ce n'était pas tout, il y avait la grande difficulté, avoir l'autorisation de courir, et qui ne s'était jamais accordée à un soldat d'un an ! Alors je chassais mon rêve et cherchais à m'en distraire en songeant à une course qu'on parlait d'organiser pour le choix de cyclistes devant former une compagnie ; on commençait également à parler d'un grand carrousel cycliste qui aurait lieu le 8 mai à la fête du régiment.

Je me mis donc à l'entraînement en vue de cette course militaire, et de ce carrousel, et aussi avec la pensée de ne pas trop laisser se perdre ma « forme » pour la retrouver le plus vivement possible lorsque je reprendrais ma vie sportive.

Le lieutenant de gymnastique, qui devait organiser la course et le carrousel, nous annonça que prochainement il convoquerait tous les hommes du régiment sachant monter à bicyclette et possédant une machine. Quelques jours après il parut au rapport que tous les hommes munis de leurs machines étaient exemptés de l'exercice habituel et devaient se réunir dans la cour à deux heures de l'après-midi pour se rendre au champ de tir où aurait lieu la sélection des plus habiles.

Je n'aurais jamais cru que dans mon régiment il y eut autant de cyclistes, car au défilé nous étions au moins une centaine. Ceux qui n'avaient de machines avaient dévalisé les loueurs de la ville ; quant à moi, qui en avais plusieurs, j'en prêtai à mes meilleurs camarades.

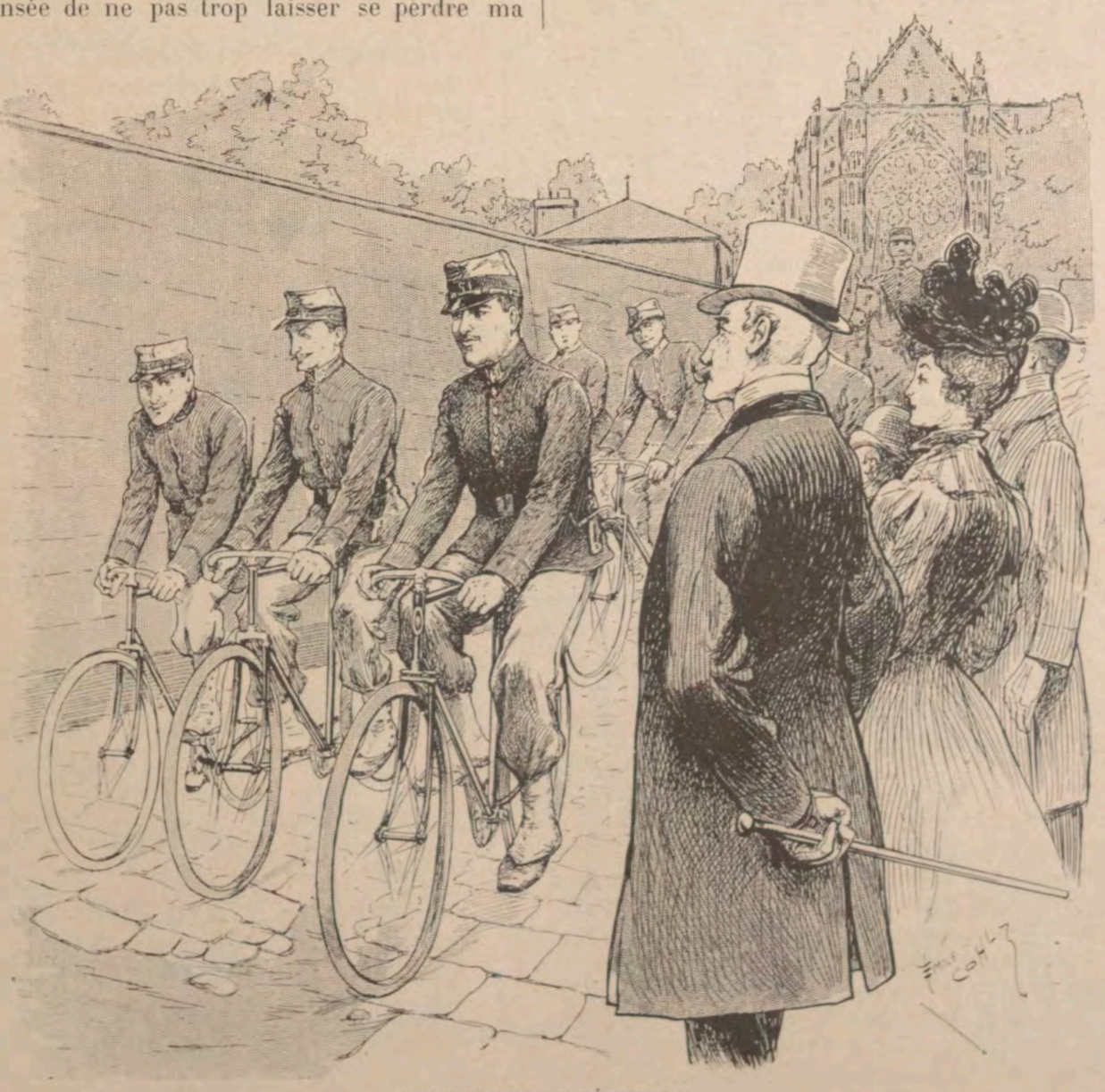
La sortie de la caserne se fit par quatre et les sergents veillaient au silence et à la tenue ; ce qui, il faut le dire, n'était pas facile.

Les habitants de la ville se précipitaient pour nous voir passer, se demandant ce que pouvaient bien être tous ces cyclistes. C'était un véritable événement.

Pour arriver au champ de tir il y a une côte assez raide à monter et le peloton se débanda. Comme nous étions tout près de la maison de ma mère, j'y filai pour changer de machine et en prendre une que j'avais fait faire exprès pour des exercices d'adresse que j'exécutais dans la cour de la caserne à mes moments perdus.

Là-haut, au champ de tir, le lieutenant nous traça sur le terrain un grand huit dont nous devions suivre le tracé par quatre, à la vitesse de 25 kilomètres à l'heure. On mettait en tête, pour marquer le pas, un cycliste reconnu bon. Plusieurs fois je fus cycliste de tête et je dois avouer que, pour m'amuser, je marchais à bien plus de 25, et plusieurs fois aussi, j'entendis des bris de machine derrière moi, car les camarades, ne voulant ni quitter le tracé, ni se faire décoller, finissaient par ramasser des pelles assurément moins dures que celles que nous ramassons sur le ciment... ; là c'était du gazon.

(*La suite au prochain numéro.*)



LES CYCLISTES DU RÉGIMENT.

UN AUTOGRAPHE

Monsieur Maussey
16 rue du Parc-Royal Paris.

Vous me demandez mon opinion sur votre Kola Food ?
La voici, sincère :

Comme vous le savez, je l'avais essayé pendant mon entraînement et j'en avais été si satisfait que je résolus d'en user à l'exclusion de tout autre aliment pendant la course de Bordeaux Paris.

J'avais donc remis à mes entraineurs des petits cubes de Kola Food qu'ils délayaient dans du lait et j'avais ainsi une nourriture d'épargne de premier ordre, très légère et, ce qui ne gâte rien, d'un goût très agréable. Pas un instant je n'ai souffert de l'estomac pendant ou après la course.

J'estime donc, en résumé, que votre Kola Food est un produit tout à fait remarquable et je lui souhaite auprès des cyclistes tout le succès qu'il mérite.

Agréez, Monsieur mes salutations distinguées
G. Rivière

(G. RIVIERRE, Champion de fond, gagnant de Bordeaux-Paris en 20 h. 36 m.)

KOLA-FOOD

Alimentation sans rivale

KOLA-FOOD

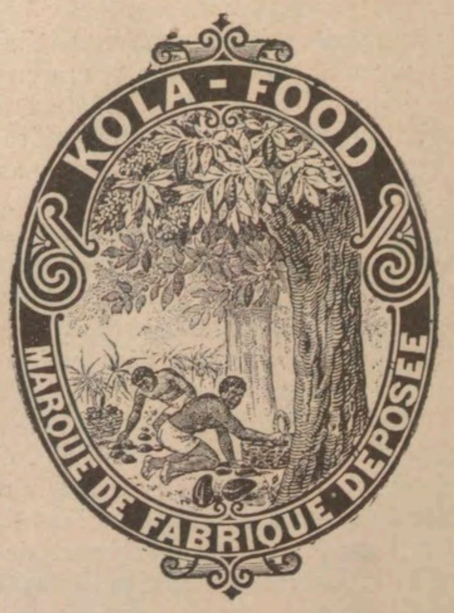
VERY-GOOD

DES CYCLISTES DAMES & MESSIEURS

KOLA-FOOD est un produit naturel, farine de noix de Kola fraîche, obtenue par procédé spécial.

KOLA-FOOD donne force et vigueur; c'est le plus puissant des réparateurs et des antidéperditeurs; avec une tasse de Kola-Food, vous pédalerez toute la matinée sans fatigue et sans essoufflement.

KOLA-FOOD se prend à la façon du cacao, dans du lait ou de l'eau, à chaud ou à froid, et constitue un excellent **CHOKOLA**.



PRIX : la boîte pour 50 tasses, 2 fr. 50

Franco contre mandat-poste

à MAUSSEY, 16, rue du Parc-Royal, PARIS

Vente au détail, France et Colonies :

PHARMACIES, HERBORISTERIES, ÉPICERIES DE CHOIX

L'Exposition de l'Automobile-Club

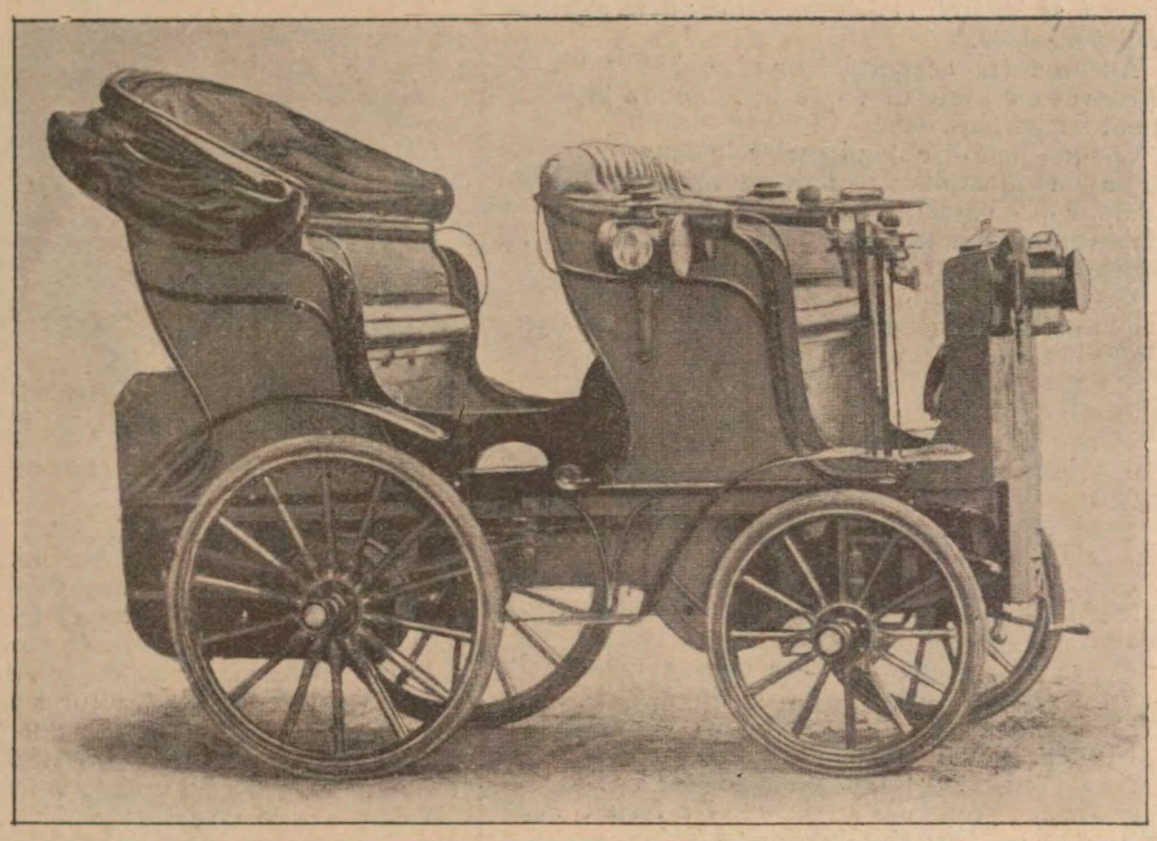
DE DIETRICH ET Cie

A Lunéville.

Les connaisseurs appréciaient depuis longtemps cette marque, qui est celle d'une des premières manufactures de France, mais l'exposition des Tuileries vient de consacrer définitivement les voitures de Dietrich, en leur donnant du coup la popularité.

C'est que nous sommes ici en présence d'une maison de premier ordre, ne livrant rien au hasard et ne laissant sortir ses voitures de ses ateliers qu'en toute sûreté et en toute conscience.

De plus — détail qui a son importance par le temps qui court! — la maison de Dietrich, grâce à son imposant outillage, peut livrer certaines de ses voitures à lettre vue et les autres dans un délai de trois mois au maximum.



MODÈLE DE DIETRICH.

Cela dit, donnons quelques notes sur les voitures de Dietrich.

La voiture du système Amédée Bollée fils s'est révélée au public par les brillantes qualités qu'elle a développées dans la course de Paris-Dieppe et le concours des poids lourds de Versailles. Le nom de l'inventeur était déjà connu depuis longtemps par les découvertes remarquables de son père, dont la voiture à vapeur eut l'honneur de promener Sa Majesté l'Empereur d'Autriche dans les rues de Vienne en 1873, et lequel fit breveter, il y a vingt-cinq ans, la direction d'avant, à deux pivots indépendants, adoptée maintenant pour toutes les voitures automobiles. Mettant ces enseignements à profit et tirant de ses propres études et expériences le parti le plus efficace, M. Amédée Bollée fils construisit une voiture qu'il dota d'un moteur dont les résultats furent parfaits, et d'une série de perfectionnements qui ont mis ce véhicule au premier rang.

A la suite de nombreuses expériences et notamment d'un essai de 2 000 kilomètres, exécuté dans des conditions brillantes, la maison de Dietrich et Cie a acquis le droit d'exploiter les brevets de l'inventeur et de construire des véhicules de ce type. Cet important établissement métallurgique, le plus ancien de France et l'un des premiers pour l'importance de ses usines et la qualité de sa fabrication, a augmenté ses ateliers de Lunéville dans des proportions considérables en vue de cette nouvelle fabrication.

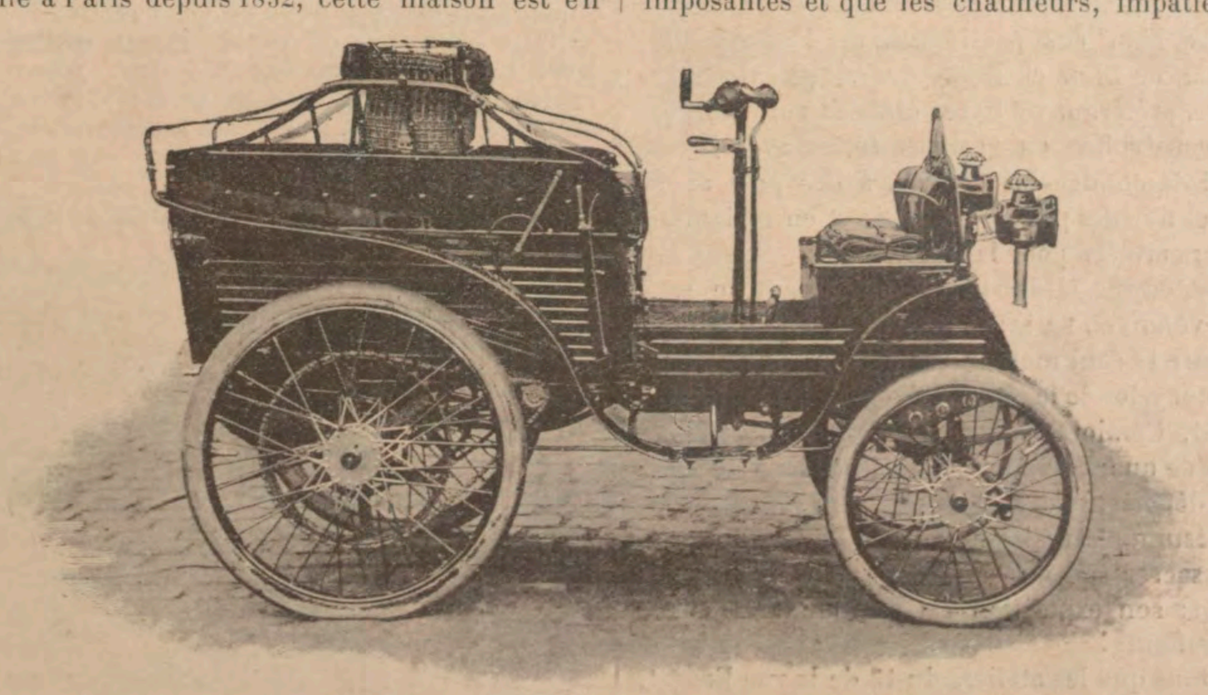
Le concours des poids lourds de Versailles, de l'année dernière, avait mis en lumière le camion de Dietrich, et les voitures qui viennent d'exécuter le parcours de Versailles avec les commissaires de l'Exposition, ont excité l'admiration de tous.

Elles remplissent, en effet, toutes les conditions exigibles. L'âme de la voiture, le moteur, est irréprochable et à l'abri des accidents en raison de sa grande simplicité. La transmission par une seule courroie très longue donne une grande souplesse au mouvement. Le graissage est entièrement automatique. La direction, le changement de vitesse, le frein sont réunis en un seul point et se commandent sans fatigue et sans aucun déplacement du corps. La circulation d'eau pour le refroidissement se fait automatiquement par l'action d'un simple flotteur et supprime la pompe, cause de tant d'ennuis. Enfin pour les longues distances, un condenseur à surface des plus simples dispense presque entièrement de renouveler l'eau.

MORS

48, rue du Théâtre, Grenelle.

Nos lecteurs seraient en droit de sourire si nous prétendions leur apprendre l'existence de la Société anonyme d'électricité et d'automobiles Mors. Etablie à Paris depuis 1832, cette maison est en effet connue du monde entier comme fabrique de voitures de tous genres.



VOITURE MORS A 4 PLACES (Modèle 1898).

Elle s'occupe depuis longtemps de voitures automobiles, puisqu'elle a exposé une voiture mue par la vapeur dès l'Exposition de 1889.

Cette maison s'est transformée récemment en une puissante société anonyme, au capital de 2 000 000, sous la raison sociale Société anonyme d'électricité et d'automobiles MORS, dont M. Emile Mors, l'habile ingénieur, est resté le directeur technique.

Par suite de l'affluence des commandes, cette société fait édifier en ce moment de vastes ateliers sur ses terrains, modifie et triple son outillage de manière à pouvoir livrer rapidement.

Les moteurs employés par la société sont du système MORS et de deux types :

1° *Moteur à pétrole de la force de 6 chevaux.* — Ce moteur est caractérisé par ses 4 cylindres inclinés à 45° deux par deux. Deux pistons sont placés l'un en face de l'autre et agissent sur une même manivelle, et les deux autres sur une seconde manivelle calée à 180° de la première ; l'avantage de ce système consiste en un équilibre parfait, et, par suite, en une grande diminution de trépidation.

2° *Moteur à pétrole de la force de 8 chevaux.* — Ce moteur est à deux cylindres verticaux, les deux pistons agissent chacun sur une manivelle, les deux manivelles étant calées à 180° l'une de l'autre ; sa caractéristique est une extrême simplicité ; c'est actuellement le seul moteur vertical à deux cylindres donnant une puissance effective de 8 chevaux.

L'allumage de ces deux moteurs est électrique ; une dynamo maintient toujours les accumulateurs dans un état complet de charge ; on n'a donc pas besoin, avant le départ, de s'assurer de l'état des accumulateurs.

La Société MORS construit des voitures de tous genres : voitures à 2 et 4 places, dog-cars, phaétons, breaks, coupés, wagonnets, omnibus, etc., toutes ces voitures sont munies de trois freins et d'une marche arrière, et sont susceptibles d'une grande vitesse.

Ajoutons, détail qui a son importance, que peu d'automobiles sont d'une conduite aussi simple que les voitures MORS, et ce sont tous ces avantages qui ont assuré aux voitures de la Société anonyme d'électricité et d'automobiles la grande vogue dont elles jouissent dans le monde des chauffeurs.

Le stand de MORS se trouve dans la tente principale à gauche et au fond, au bas de l'escalier. C'est un des stands autour desquels le public stationne de préférence, car on a l'impression, devant les véhicules exposés, d'une fabrication sérieuse, offrant toutes les garanties voulues.

Dans les *Sports Modernes*, le superbe album que vient de publier la librairie du *Figaro*, une page entière est consacrée aux voitures MORS.

On y voit, exactement représentés, le cab, le coupé, le duc, le grand omnibus, le breack, la wagonnette que cette maison construit par séries imposantes et que les chauffeurs, impatients de brûler les routes avec une voiture de premier ordre, attendent presque avec fièvre !

Comme dernier renseignement, disons que la Société anonyme d'électricité et d'automobiles MORS songe en ce moment à lancer pour l'Exposition une voiture électrique qui sera le dernier mot du modernisant.

DE DION & BOUTON

13, rue Ernest, à Puteaux.

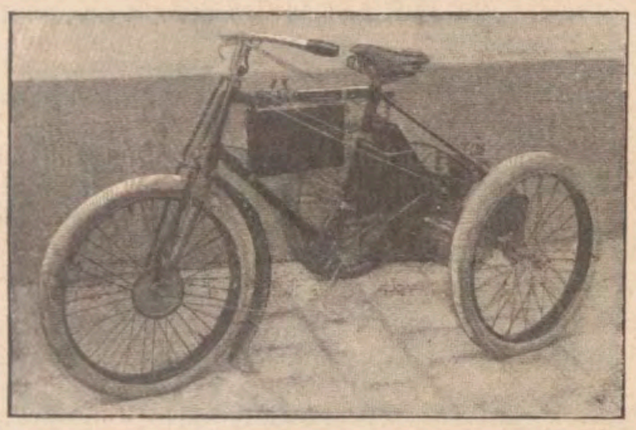
Il est presque puéril de parler aujourd'hui du moteur de Dion et Bouton. Il est, ce moteur, l'âme du commerce automobile et il a beaucoup plus fait pour la cause sacrée que les discours les plus éloquents ou les articles les mieux documentés.

La spécialité de cette très importante maison est, pour le moment, le motocycle, dont MM. de Dion et Bouton sont les véritables inventeurs; avant eux, il n'y avait eu que des essais toujours infructueux.

Aujourd'hui leur maison a pris une extension considérable, elle occupe 400 ouvriers et, bien que couvrant 6 000 mètres, rue Ernest, à Puteaux, les ateliers sont insuffisants. Aussi la maison de Dion-Bouton vient-elle d'acquérir, quai National, en face de l'usine actuelle, 3 hectares de terrain sur lesquels s'élèvera, avant deux ans, une usine immense qui occupera de 1 500 à 2 000 ouvriers.

MM. de Dion et Bouton ont été les précurseurs de la locomotion automobile; il n'y a pas moins de dix-huit ans qu'ils s'en occupent.

L'an prochain, la maison de Dion-Bouton construira tous les véhicules automobiles possibles : motocycles à 1 ou 2 places, voitures à pétrole, grands omnibus à vapeur pour services publics et



TRICYCLE A PÉTROLE DE DION-BOUTON, DE 1 CHEV. 3/4.

remorqueurs pouvant traîner jusqu'à 15 et 20 tonnes, voitures électriques, etc.

La plupart de ces modèles sont presque terminés à l'heure présente et seront présentés en public dès le commencement de 1899. Ceci surprendra peut-être bien des passionnés de l'automobile, mais MM. de Dion et Bouton n'ont pas voulu les montrer, préférant ne livrer que des voitures parfaites, construites en grandes séries avec toutes pièces interchangeables, et ce, à des prix abordables et non des prix de fantaisie et en réclamant plusieurs années pour la livraison.

Le motocycle ci-dessus est également le seul fait et vendu en série; le moteur de Dion-Bouton est encore le seul moteur exclusivement appliqué aux motocycles de la plupart des grandes marques : Clément, Comiot, Peugeot, Créanche, Phébus et de plus de quarante importantes maisons de Paris ou des départements.

En résumé, la maison de Dion-Bouton fait plutôt consacrer son succès qu'elle n'expose véritablement; son exposition est partout où il existe des chauffeurs!

Ajoutons que les ateliers du 13 de la rue Ernest, à Puteaux, sont une des curiosités actuelles de Paris et qu'on doit les visiter avant de revenir *in sua domo*; en se recommandant de *la Vie au Grand Air*, nos lecteurs seront certains d'être bien reçus et de passer une heure instructive.

LA SOCIÉTÉ

L'« Accumulateur Fulmen »

18, quai de Clichy.

Au « Concours de Fiacres », qui vient d'avoir lieu, il est à remarquer que toutes les voitures électriques qui ont effectivement pris part à ce concours étaient actionnés par l'*accumulateur Fulmen*.

Cet accumulateur semble être en effet aujourd'hui le seul possible pour la traction sur route, grâce à sa légèreté et à sa puissance : deux qualités indispensables.

Aucun autre accumulateur n'a osé affronter les épreuves du Concours, que le *Fulmen* a brillamment supportées.

Chaque jour on entend parler de nouveaux accumulateurs merveilleux qui doivent permettre d'accomplir des parcours de 150 ou 200 kilomètres sans vantaillement. Mais au moment de faire la preuve, ils se sont tous prudemment dérobés.

Les voitures qui ont pris part au concours, portaient en moyenne un poids de *275 kilog. d'accumulateurs* par tonne de *poids total*. Malgré cette faible proportion, les *parcours accomplis sans vantaillement ont atteint 90, 100 et 105 kilomètres*. Encore doit-on ajouter que ces parcours comprenaient la moitié du Sacré-Cœur, et celle de Montsouris.

Dans quelques voitures de promenade, qui n'ont pas pris part au Concours, on a porté le poids d'accumulateur à 400 kilog par tonne du poids total. Les voitures accomplirent sans vantaillement un parcours de 150 kilomètres.

En résumé l'accumulateur *Fulmen* apporte la solution tant cherchée de la voiture électrique, le récent Concours ayant prouvé que cette voiture existait pratiquement aujourd'hui.

Nous pouvons ajouter que la société *L'accumulateur Fulmen* prend dès aujourd'hui à forfait l'entretien de ses batteries de voitures.

LA MAISON PARISIENNE

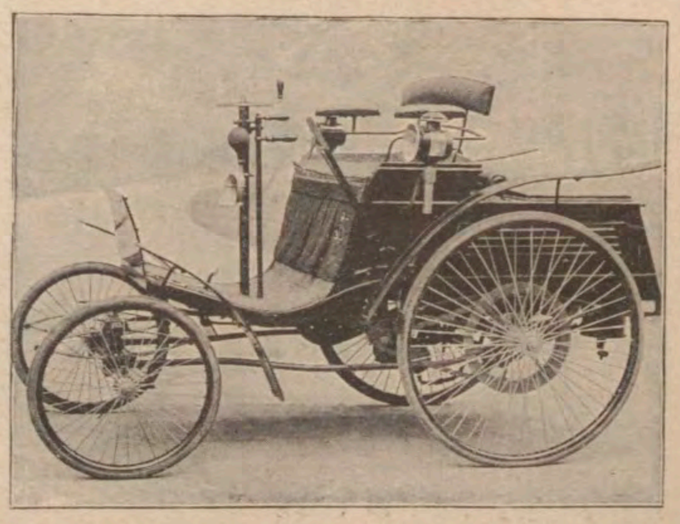
(MOTEURS BENZ)

71, avenue de la Grande-Armée.

Deux particularités caractérisent la Maison Parisienne. D'abord, grâce au traité passé avec la maison Benz, elle peut assurer la livraison presque immédiate de ses principaux types. Et, deuxièmement, elle vend des voitures pour toutes les bourses, s'il nous est permis d'entrer dans ces considérations, que nous croyons capitales.

Nous trouvons, en effet, l'Éclair ordinaire à 3 600 francs, voiture légère à deux places, qui représente le type populaire, pour ainsi dire, avec moteur à 3 chevaux. Puis toute la série des voitures avec moteurs plus puissants jusqu'aux prix aussi élevés que partout ailleurs.

Cette maison a pour elle l'avantage de pouvoir



VOITURE L' « *Éclair* ».

se procurer les moteurs dans des conditions exceptionnelles.

Le moteur Benz pour automobiles est un moteur à quatre temps, horizontal, à allumage électrique.

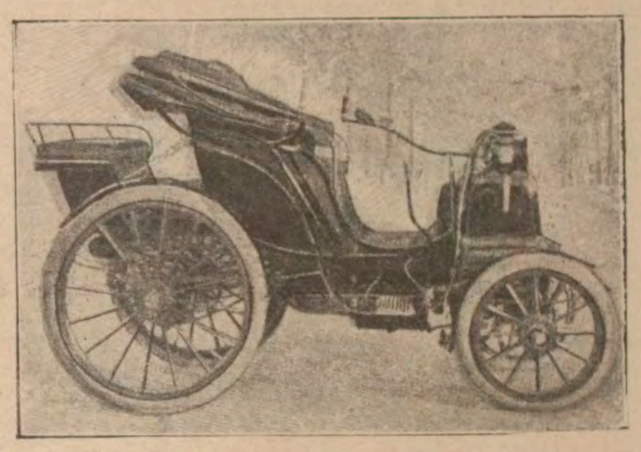
Panhard et Levassor

19, avenue d'Ivry.

On a pris l'habitude de désigner cette marque par cette périphrase éloquente : la grande marque. La grande marque, la bien nommée, pourrait-on ajouter, est en tout cas celle qui a donné le véritable essor au mouvement automobile. On a même dit que l'industrie automobile était née dans les ateliers de Panhard et Levassor!

La maison Panhard et Levassor a été réorganisée récemment en une puissante société au capital de 5 millions de francs.

La direction en a été confiée à M. Georges Pier-



DUC PANHARD ET LEVASSOR.

ron, administrateur délégué et à M. le commandant Krebs, directeur technique, et l'énergique impulsion donnée à la maison Panhard et Levassor par ces dignes successeurs de Levassor, du père de l'automobile, n'a pas tardé à se faire sentir.

D'ores et déjà la production de l'usine de l'avenue d'Ivry est montée à 35 voitures par mois, et très prochainement elle sera plus que doublée.

Les vastes ateliers, aujourd'hui en plein fonctionnement, couvrent une superficie de 10 hectares.

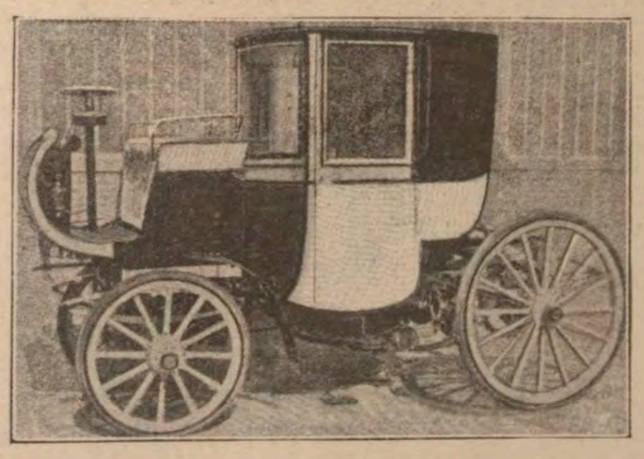
Quant à la vogue extraordinaire des automobiles de cette marque, vogue sans précédent dans aucune autre industrie, elle est telle que l'on cite des voitures payées 10 000 fr. à l'usine et revendues le lendemain 18 000 fr.!

Malgré la production intensive de l'usine de l'avenue d'Ivry, la société Panhard et Levassor est obligée d'ajourner les livraisons à un an de la commande. Et le flot des commandes monte toujours.

La marque Panhard et Levassor a la spécialité de construire des automobiles de toutes formes, quelles qu'elles soient, depuis le phaéton jusqu'au landau, depuis la simple charrette anglaise jusqu'au mail-coach, depuis le fiacre jusqu'au camion, etc.

Il est à peine besoin de rappeler que la célèbre marque a triomphé dans toutes les épreuves où elle s'est présentée.

En 1878, à l'Exposition universelle, et à l'Expo-



COUPÉ PANHARD.

sition universelle de Bruxelles en 1897, elle obtenait le grand prix.

En 1895, au concours du *Petit Journal*, elle enlevait le premier prix.

Dans la course légendaire de Paris-Bordeaux-Paris en 1895, la voiture Panhard et Levassor, conduite par Emile Levassor, couvrait les 1 200 kilomètres en 48 heures.

En 1896, dans la course Paris-Marseille, les automobiles Panhard et Levassor enlevaient le 1er, le 2e et le 3e prix, et depuis elles ont triomphé sans cesse dans Paris-Dieppe, Marseille-Nice, le critérium des Entraineurs Paris-Bordeaux, Périgueux-Mussidan, etc.

Ström et fils

16, Chaussée-d'Antin.

Les grands tailleurs, 16, de la Chaussée-d'Antin, Ström et fils, n'ont pas exposé aux Tuileries. Pourquoi l'auraient-ils fait ? Est-ce que tous les gentlemen-chauffeurs soucieux d'être habillés d'une façon irréprochable ne se servent pas chez Ström ? Ces maîtres de la mode se sont créé une spécialité dans le monde automobile ; ils ont compris que les sportsmen richissimes et fleurdelisés qui font partie de l'Automobile-Club ne peuvent se contenter de la camelote qui se vend couramment dans la maison qui n'est pas au coin du quai.

MODÈLE STRÖM.

En effet, il n'existe pas un sport où on use autant. Il faut que le chauffeur ait des vêtements d'une solidité à toute épreuve, que les tissus soient choisis avec le plus grand soin et que rien ne soit livré au hasard dans un vêtement de chauffeur.

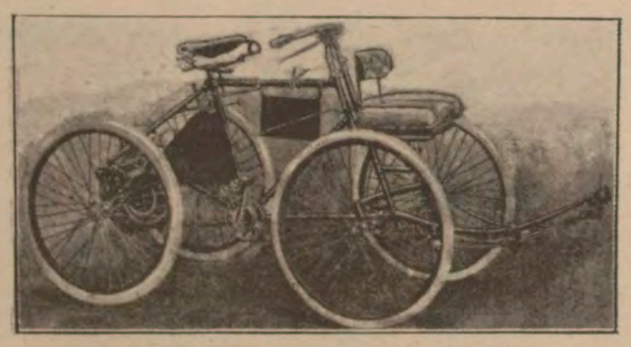
Aussi les modèles de Ström, dont la plupart sont déposés, font-ils florès. Il faut aller voir, dans les luxueux magasins du 16, de la Chaussée-d'Antin, les vestes en drap-cuir, les pelisses réversibles, les imperméables impeccables et les touloupes en poil de chameau.

CLÉMENT

20, rue Brunel.

Nom célèbre et justement célèbre. M. A. Clément, une des gloires de l'industrie sportive, se trouve depuis des années en tête du mouvement sportif et il s'est bien gardé, après s'être passionné pour la vélocipédie, de se désintéresser de l'automobilisme.

Aujourd'hui, ses motocycles, à moteur de Dion et Bouton, font justement prime. Demain, ses voitures automobiles s'élanceront sur les belles routes de notre pays.



LE QUADRICYCLE CLÉMENT TRANSFORMABLE.

Le tricycle à pétrole Clément a déjà à son actif des victoires retentissantes, et nous ne connaissons rien de plus pratique que le quadricycle démontable, se transformant instantanément en un tricycle, et réalisant ce rêve de tous : la voiturette à deux places, légère, solide, économique et bon marché.

La liste des courses gagnées par les motocycles Clément est à publier.

Marseille-Monte-Carlo..	Le 1er et le 2e.
Lyon-Lagnieu.....	Le 1er et le 2e.
Course des Artistes....	Le 1er (série et finale).
Lyon-Uriage	Le 1er et le 2e.
Course de Motocycles..	Le 1er.
Paris-Dieppe..... ...	Le 1er des tricyles.
Paris-Cabourg	Arrivé avant le 1er (déclassé, engagé).
Nice-Cannes-Nice.....	14 tricycles. Un seul Clément est arrivé 1er.
Nice-Puget-Théniers..	Le 1er.

ROCHET

23, Avenue des Champs-Elysées.

En évoquant ici le nom des voitures automobiles Rochet, nous n'avons pas la prétention d'être les premiers à vanter tous les avantages et toutes les qualités que cette marque, aujourd'hui si réputée dans le monde vélocipédique, a su introduire dans la construction des automobiles. Parmi ces derniers, celui qui réunit le plus grand nombre de suffrages est le mylord Rochet de six chevaux-vapeur.

Pour un premier modèle, c'est un triomphe. Le moteur possède, disent les véritables connaisseurs, les précieuses qualités nécessaires ; mais c'est surtout le dispositif des changements de vitesse qui obtient leur unanime approbation.

L'appareil de changements de vitesse est toujours l'organe délicat d'une automobile. Le bruit si désagréable de certaines voitures provient en majorité de lui. De plus, les coincements d'engrenages sont presque inévitables à chaque changement d'allure, au grand détriment des dents et au grand ennui du conducteur. Enfin, le graissage de cet organe présente toujours des difficultés et n'est jamais fait que sommairement, au grand préjudice du rendement.

Le dispositif Rochet, des plus ingénieux, remédie à tous ces inconvénients. La description que nous en pourrions donner ici serait trop technique — quoiqu'il soit des plus simples en somme — ou trop incomplète. Nous engageons vivement nos lecteurs qui se rendront aux Tuileries et qui n'ont pas encore passé au stand Rochet à ne pas manquer d'y faire une visite ; ils ne la regretteront pas.

Ajoutons que ce modèle de changements de vitesse appartient exclusivement à la maison Rochet qui l'a fait breveter sans retard.

Cette suite de perfectionnements apportés par la maison Rochet dans la construction de ses véhicules, contribuent en grande partie au succès qu'elle obtient auprès des véritables tacticiens et connaisseurs, qui n'hésitent pas à déclarer qu'elle seule jusqu'à présent a atteint la perfection.

Moteur Arbel & Tihon

3, rue Vignon, Paris.

Ce moteur, applicable à l'automobilisme, à la navigation de plaisance, à l'électricité et à l'industrie domestique, du type rotatif, est constitué par un cylindre surmonté d'un chapiteau contenant les organes de distribution, de deux flasques fermant le cylindre et traversées par l'arbre moteur. A l'intérieur se meut l'anneau-piston qui transmet la rotation à l'arbre moteur. Le cylindre est à double enveloppe par laquelle arrive la vapeur, ce qui évite la condensation.

A l'intérieur du cylindre, et calées excentriquement sur l'arbre moteur, se trouvent deux cames symétriques réunies en leur centre par une tige à écrou qui permet de régler à volonté leur écartement. Le joint entre ces deux cames est donc placé dans l'axe du moteur et constitue une gorge plus ou moins ouverte dans laquelle vient se loger une couronne de billes trempées.

L'ensemble est logé dans un anneau-piston portant la cloison de distribution de la vapeur et de même profondeur que le cylindre.

A l'intérieur de cet anneau-piston est vissé une bague en acier trempé sur laquelle roulent les billes. Celles-ci servent ainsi d'organe de transmission entre l'anneau-piston qui reçoit la poussée de la vapeur et la came qui transmettra cette pression à l'arbre moteur par un mouvement de rotation.

L'anneau-piston, en se mouvant autour de l'arbre moteur, a constamment l'une de ses génératrices en contact avec la surface intérieure du cylindre. Il porte dans son sens longitudinal une cloison en acier servant à la distribution de la vapeur, qui s'appuie, comme l'anneau-piston, par ses deux faces latérales, sur les flasques du cylindre.

La hauteur de la cloison est telle que celle-ci reste toujours engagée par son extrémité supérieure dans un genou spécial, disposé dans le chapiteau et qui la guide dans ses mouvements.

Le genou est formé par deux portions identiques, d'un cylindre en bronze auquel on aurait enlevé, en section longitudinale, une épaisseur correspondante à celle de la cloison, les deux segments restant portant deux évidements chargés de démasquer ou d'obturer l'arrivée de la vapeur. Ce genou se meut à frottement doux dans une alvéole ménagée dans le chapiteau du cylindre et sert d'organe distributeur en ouvrant et fermant l'arrivée de la vapeur sur l'anneau-piston suivant la position que ce dernier occupe dans le cylindre.

Deux robinets, placés de chaque côté du genou, servent à établir, suivant le sens de la marche, soit l'admission, soit l'échappement. La manœuvre simultanée de l'ouverture d'un des robinets et de la fermeture de l'autre s'obtient à l'aide d'une seule poignée commandant une roue dentée qui engrène avec les deux robinets.

Le renversement de la marche s'obtient donc par la seule manœuvre de cette poignée.

Il en résulte que ce moteur n'a pas de point mort puisqu'il y a toujours un sens de mouvement dans lequel l'anneau-piston se trouve en position de marche Aussitôt en mouvement, il suffit de renverser la marche si cela est nécessaire, ce qui se fait instantanément par la poignée.

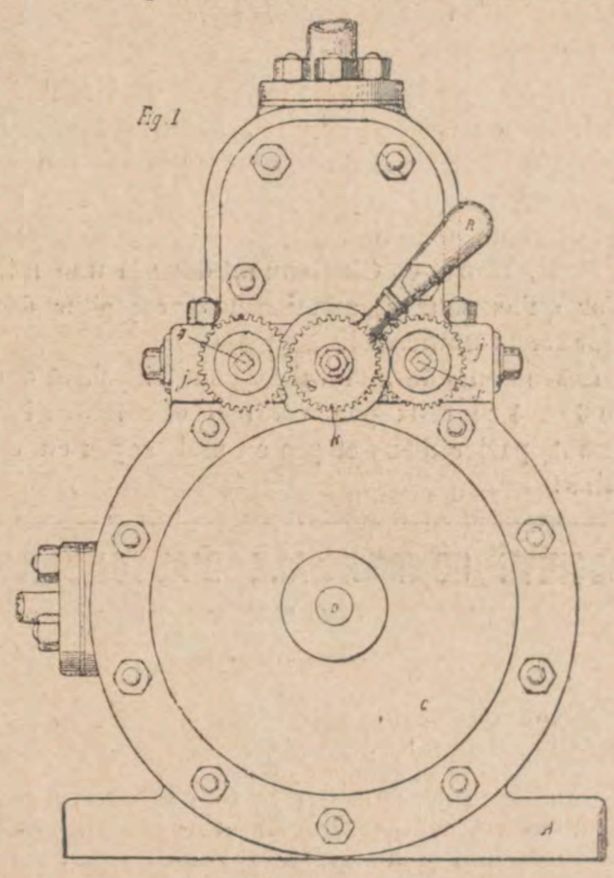
La vapeur arrivant par la double enveloppe du cylindre passe par l'un des deux robinets, suivant le sens de la marche adoptée et se rend dans le cylindre où elle agit sur la cloison et l'anneau-piston. — L'ensemble se déplace sous cette pression en communiquant le mouvement reçu à la came par l'intermédiaire des billes et, par suite, à l'arbre moteur.

Quand l'anneau-piston a fait un demi-tour, c'est-à-dire à la partie la plus basse de sa course, la cloison étant verticale, l'admission se ferme par le mouvement oscillatoire du genou qui vient obturer la lumière du robinet d'admission.

La vapeur admise se détend alors de 50 p. 100 et continue de faire remonter l'anneau-piston, qui conserve toujours l'une de ses génératrices en contact avec l'intérieur du cylindre.

Lorsque la cloison reprend sa position verticale, c'est-à-dire quand l'anneau-piston atteint le point le plus élevé de sa course, il y a un instant communication entre tout l'intérieur du cylindre avec l'échappement par le deuxième robinet. Immédiatement après, l'évidement du genou découvre à nouveau la lumière du premier robinet, et il y a une admission de vapeur nouvelle avec reproduction du cycle que nous venons de décrire.

Le graissage est obtenu par un seul graisseur qui lubrifie tous les organes. L'huile est introduite dans la cavité du chapiteau où se meut la cloison. Dans



AUTOMOBILE.

l'épaisseur de celle-ci sont ménagés des conduits aboutissant dans l'intérieur de l'anneau-piston par lesquels l'huile descend et vient baigner la came, la couronne de billes et les chemins de roulement et l'arbre moteur, c'est-à-dire toutes les surfaces flottantes.

Il faut remarquer de suite que dans ce moteur il ne peut y avoir de contre-pression, puisque le cylindre est toujours en contact avec l'atmosphère ; seule, une faible déperdition serait à craindre par les faces latérales de l'anneau-piston. Une disposition très originale brevetée S. G. D. G. permet l'étanchéité parfaite.

Sur toute la surface des faces latérales de l'anneau-piston et de la cloison, on a ménagé une série d'alvéoles empiétant les unes sur les autres, dans lesquelles ont été introduites à grande compression des bouchons de liège, effleurant la surface du métal. Sous l'influence de l'humidité de la vapeur, ces lièges gonflent et viennent plaquer contre les faces du cylindre formant un joint parfait et un frottement très doux.

Le moteur πR^2 du poids de 140 kilos, y compris son volant, fait 6 chevaux avec de la vapeur à 10 kilos. — Son encombrement est de 350 — 300 et 600 de hauteur. — Il est donc facilement logeable soit pour l'automobile, soit pour la navigation de plaisance ou l'électricité.

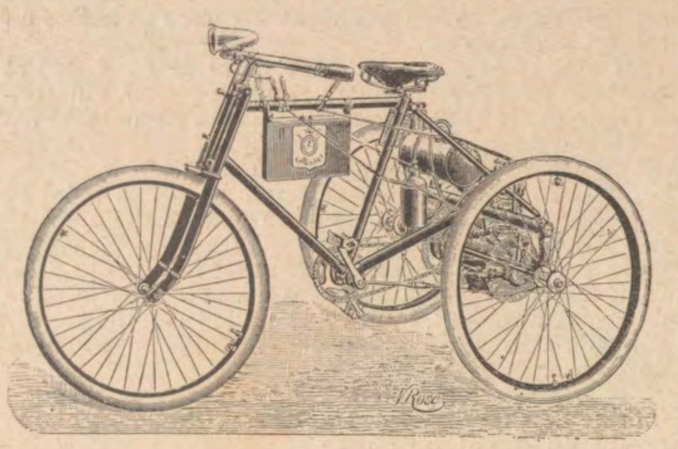
Cette description sommaire peut faire comprendre facilement le fonctionnement du moteur πR^2 et montre surtout combien sa construction est simple et robuste, son usure et son entretien à peu près nuls, son fonctionnement sûr et régulier.

Nous croyons donc de notre devoir de signaler cette invention si curieuse et si pratique à tous ceux qui, parmi les constructeurs, s'intéressent à la question des moteurs rotatifs, question si étudiée et jusqu'ici si peu résolue. MM. Arbel et Tihon se feront un devoir de leur donner toutes les explications complémentaires, soit à l'Exposition des Automobiles, soit dans leurs bureaux, 3, rue Vignon, Paris.

Tauzin & C^ie^

11, rue Bellanger, Levallois-Perret.

On parle beaucoup en ce moment d'un nouveau moteur, le *Papillon*, que l'on vient d'adapter aux tricycles et qui, tout en étant d'une force sensiblement supérieure aux moteurs similaires, n'en est pas vendu à un prix plus élevé. Des chauffeurs comme Fournier, qui n'a pas précisément la répu-



TRICYCLE A MOTEUR PAPILLON.

tation de ménager ses machines, déclarent que le tricycle à moteur Papillon possède toutes les qualités requises et qu'un motocycle ainsi monté grimpe les côtes les plus arides à une vitesse tout à fait remarquable.

M. R. Tauzin et Cie tiennent donc là une mine d'or qu'ils sauront certainement exploiter avec leur sens commercial.

Les moteurs de 1 cheval 4/5 pour tricycle et ceux de 3 et 4 chevaux pour voitures et embarcations feront parler d'eux et pas en mal, soyez-en certains!

SOCIÉTÉ COMMERCIALE D'AUTOMOBILES

77 bis, avenue de la Grande-Armée.

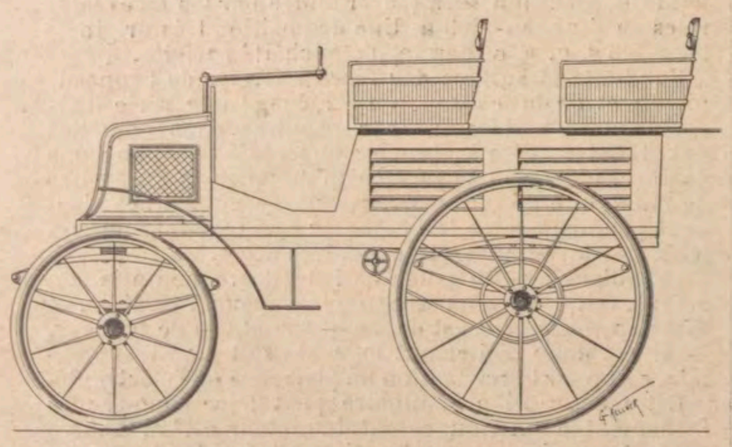
— Où trouver une automobile?

Telle est la question que l'on vous pose et que l'on se pose cent fois par jour.

Et chacun de se casser la tête et de s'ingénier pour trouver cet *avis rara*. La solution du problème est cependant bien simple. La voulez-vous? Voici : allez trouver M. Mouter, l'actif directeur de la Société commerciale d'automobiles, et il vous montrera un choix des plus complets de voitures de toutes sortes et de tous systèmes; c'est le cas de chanter :

Il y en a, il y en a pour tous les goûts...

La Société commerciale d'automobiles — ancienne Société Mouter et C^ie^ — expose une dizaine



VOITURE LÉGÈRE, MODÈLE 1898.

de véhicules automobiles parmi lesquels les plus beaux spécimens de la carrosserie automobile, c'est-à-dire ceux signés Jeantaud, Mulbacher, Binder, Rothschild, Kellner, etc.

Cette exposition, de par sa diversité même, est des plus intéressantes et sera certainement l'une de celles qui attireront le plus le visiteur.

LE PNEU VITAL

22-24, rue des Arts, Levallois-Perret.

La maison Vital a fait distribuer au Salon un prospectus qui ne manque pas d'attirer l'attention de tous les visiteurs à l'esprit précis. Il s'agit d'un tableau sypnotique dont nous croyons intéressant de donner la reproduction, réduite naturellement.

Le morceau est un peu dur pour les concurrents... mais il n'y a que la vérité qui blesse, chacun sait ça.

PARIS BORDEAUX 1898

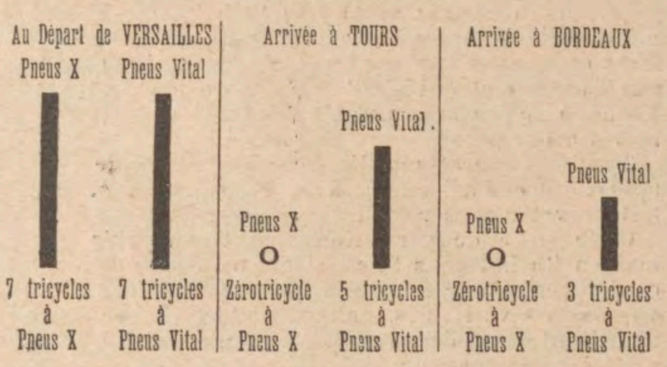
Motocycles

CRITÉRIUM DES ENTRAINEURS

Distance : **591 kilomètres**

L'ÉLOQUENCE DES CHIFFRES

SUR UNE GRANDE DISTANCE



Le pneu X... cherchez! — **Le pneu Vital... au but!...**

Seuls les Pneus VITAL ont pu résister

VITAL-BOUHOURS & DURET

22-24, rue des Arts, Levallois-Perret.

EXPOSITION INTERNATIONALE DE BRUXELLES : MÉDAILLE D'OR

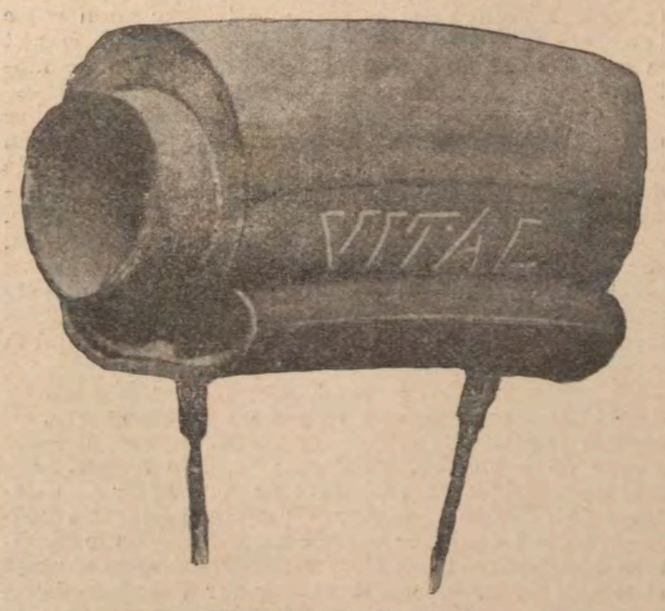
Tandis qu'aux débuts de l'automobile, les manufacturiers de pneumatiques, pressés d'exploiter cette nouvelle branche industrielle, faisaient leurs essais sur le dos de leurs clients, la maison Vital-Bouhours et Duret travaillait, cherchait, comparait, expérimentait.

Il fallut de nombreux calculs sur les charges, les pressions, la résistance des matières premières pour arriver à créer le pneumatique Vital actuel pour voitures, automobiles ou non, et pour motocycles.

Mais quel brillant résultat!

Le pneumatique réalisant la plus grande économie de traction et conséquemment qui augmente le plus la vitesse, c'est bien le Vital.

Le pneumatique qui amortit presque totalement les vibrations et les chocs, diminuant ainsi les frais d'entretien, qui permet le transport d'objets



MONTAGE SUR JANTE ACIER.

fragiles, voire de malades, qui augmente la durée et la sécurité d'un moteur, c'est bien le Vital.

Le pneumatique vraiment confortable, absolument silencieux, qui ne permet aucun déplacement de surface, aucun fringalement, c'est bien le Vital.

N'hésitez donc pas sur le choix de votre pneumatique et exigez de votre fournisseur des pneus Vital. C'est la tranquillité assurée.

PLANÈS

12, rue de Phalsbourg.

Le dernier avatar de la bicyclette n'est pas le moins heureux, ni le moins fertile en conséquence. Pensez donc, la rapide machine peut non seulement nous porter, mais encore remplir l'office d'un cheval, et trainer derrière elle une voiturette dans laquelle on peut mettre une personne, ou du bagage.

Aussi cela a-t-il été une révélation lorsque l'on a vu au concours fleuri de la fête de l'*Echo de Paris*, la gracieuse cycliste qui a nom Mlle Blanche Dupré, trainer derrière elle, dans une voiturette minuscule, une de ses amies.

Que de papas et de mamans ont songé ce jour-là à se servir du gracieux équipage pour promener leur petite famille!

Seulement, la voiturette pour bicyclette n'est vraiment pratique que si elle est très légère et de construction très soignée. Il faut que la carrosserie — si l'on peut employer ce mot — soit très fine, que les roulements soient parfaits. En un mot, que le véhicule offre le moins de résistance possible à la bicyclette-tracteur.

Or, la voiturette *Planès* répond à tous ces *desiderata*. Depuis longtemps à l'étude, elle est perfectionnée à souhait. Grâce à elle, un cycliste peut entraîner dans son sillage, une personne du poids de 70 kilogs ou un bagage du même poids. Et notez que la vitesse n'est pas sensiblement diminuée. Par exemple, au lieu de faire du 25 kilomètres à l'heure, on fera du 20.

La preuve est que dans le concours des bicyclettes-tracteurs qui a eu lieu dernièrement sur le parcours de Paris à Mantes et retour (parcours très accidenté cependant). Ducom a pu trainer un pareil attelage à une vitesse que bien des gens ne pourraient suivre sans voiturette.

Inutile de dire que la voiturette sortait de la maison Planès, 12, rue de Phalsbourg (M. Bax, directeur).

Société Continentale d'Automobiles

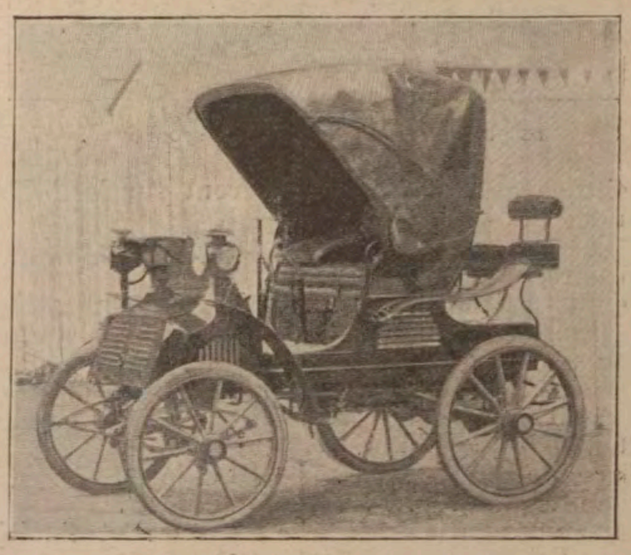
31, rue Cavé, Levallois-Perret.

La Société continentale d'Automobiles constituée en vue de l'exploitation des voitures à pétrole du système Gautier et Wehrlé possède à Levallois-Perret, près des bords de la Seine, une usine très spacieuse où une partie des ouvriers est occupée à la construction de ses voitures réputées et une autre à chercher et à essayer de nouveaux perfectionnements.

Depuis ces débuts, cette maison a marché rapidement de progrès en progrès, et elle est citée couramment parmi les meilleures marques.

Elle embrasse aujourd'hui l'automobilisme tout entier, car elle construit des bicyclettes, des tricycles et des voitures à pétrole et électriques.

Le système Gautier-Wehrlé possède de nombreux

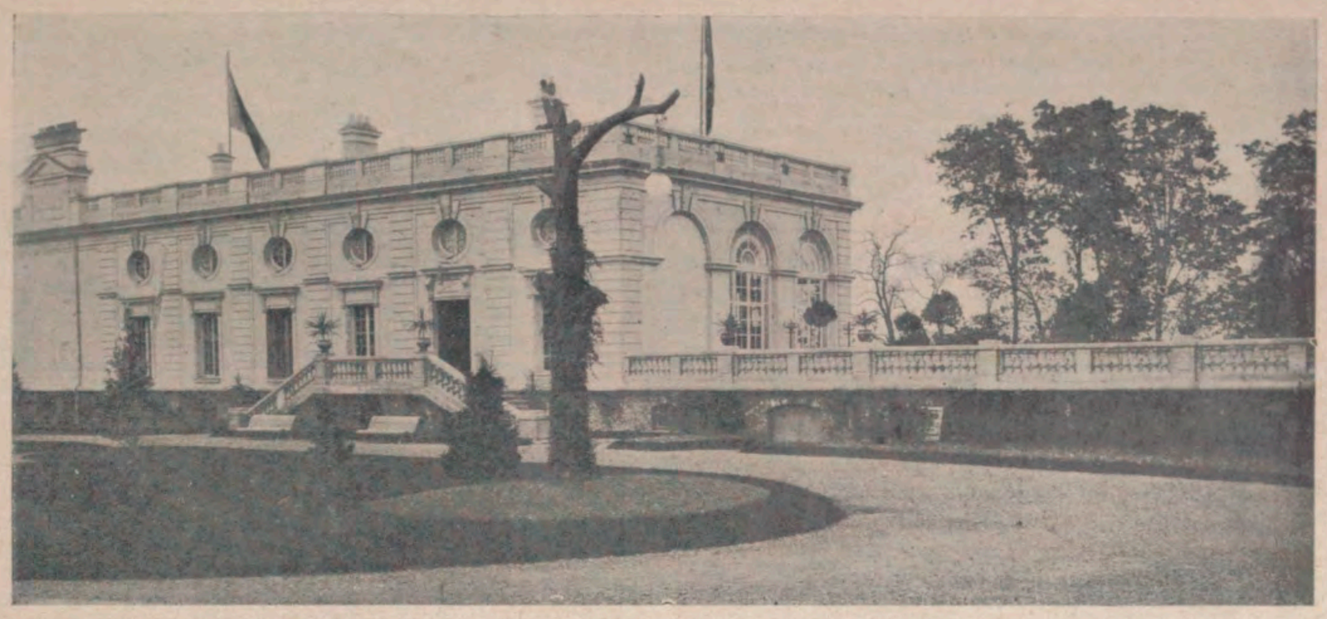


MODÈLE GAUTIER-WEHRLÉ.

avantages qui attestent le souci qui préside à la fabrication des voitures de cette marque. C'est tout cet ensemble de perfectionnements qui lui a valu l'essor rapide qu'elle a pris dans l'industrie spéciale, en même-temps que son nouveau modèle à moteur horizontal de 8 chevaux.

CORREIL. Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.

LE PAVILLON DE BELLEVUE



(Cliché Beau.) ... Pimpant dans son nid de verdure, avec des allures de vieux castel modernisé, le Pavillon de Bellevue...

PIMPANT dans son nid de verdure avec des allures de vieux castel modernisé, perché tout en haut du coteau de Bellevue qui surplombe la Seine, à la descente du funiculaire, le Pavillon de Bellevue sourit de ses terrasses claires et de ses peintures fraîches. Construit sur d'anciennes fondations solides et massives comme si elles devaient supporter un château-fort et qui avaient été édifiées, croit-on, pour installer un institut agronomique sous le patronage de Gambetta, il s'amuse en arcades élégantes, en galeries d'où il fait bon dîner tranquillement en savourant le paysage, en terrasses spacieuses.

D'accès en apparence assez difficile puisqu'il faut, pour y parvenir, grimper par la côte de Sèvres, on aurait pu croire que cyclistes, cavaliers et chauffeurs n'auraient jamais songé à en faire un but de promenade ; c'eût été bien peu connaître l'âme des hommes de sport que la difficulté loin de rebuter, attire justement — surtout quand elle peut, en somme, être aussi aisément surmontée que celle-là. Mais un nom magique domine Bellevue, celui de Madame de Pompadour qui, vers le milieu du XVIIIe siècle, s'y fit construire un château admirable, détruit d'ailleurs en 1870 et à la place duquel a été édifié l'Observatoire. Et puis, les parisiens ont toujours eu la manie des « points de vue » ; or il en est peu de plus beaux que celui dont on jouit du haut de Bellevue ; de plus c'est une halte pour gagner les bois de Meudon, et voilà pourquoi l'on voit tant d'automobiles lâcher la route qui va de Sèvres à Versailles pour prendre à gauche celle qui monte vers les coteaux, tant de grosses dames pousser péniblement leur machine dans la côte, sans parler de celles, plus pratiques, qui prennent le funiculaire, tant de cyclistes et de cavaliers affluer vers le Pavillon où, admirablement agencés, sont réunis : garages pour bicyclettes, écuries, remises pour automobiles. Le Pavillon de Bellevue a, du reste, son mail-coach, qui part de la place de l'Opéra avec arrêt au Palace-Hôtel des Champs-Elysées ; bien mieux, il aura, tout à fait prochainement, une automobile électrique qui fera le même service et qui est construite d'après le modèle de celle qui existe déjà au Riviera-Palace de Monte-Carlo, un des plus admirables hôtels qui soient et qui appartient, du reste, à cette même Compagnie internationale des grands hôtels.

(Cliché Beau.) Tout en déjeunant on a sous les yeux un des plus beaux panoramas des environs de Paris.

On devrait insister ainsi sur tous les coins des environs de Paris qui présentent de l'intérêt pour le touriste, car ils sont si rares. La colline aux pentes boisées, au pied de laquelle coule la rivière, alors que l'on entend, que l'on croit encore entendre plutôt le sourd grondement de la ville proche, et si lointaine cependant ; la brumeuse nuée de lumière qui s'en exhale le soir, pendant qu'en bas, sur les quais, un à un s'allument les réverbères et que les fenêtres des maisons s'éclairent comme de petits yeux clignotants dans l'ombre, tout cela revêt par les crépuscules d'été une poésie mystérieuse et particulière. Dans le parc, dessiné en étages, de petits coins invitent à la rêverie, et l'effort est très grand, que demande alors la décision de retour, la nécessité de reprendre la bicyclette ou l'auto pour retourner vers la brumeuse nuée de lumière, vers la ville proche — et si lointaine cependant.

Chaque endroit visité et revu est une source de souvenirs. Pour moi, le Pavillon de Bellevue me rappelle bien des choses. Etant à l'âge heureux où le manche à balai est encore la monture la plus fougueuse que l'on connaisse, je me souviens m'être amusé à jouer à la guerre sur ses fondations couvertes en partie de lierre ; elles représentaient le château fort qu'il s'agissait de défendre ou d'attaquer, et ce sont les premières — et dernières — lunes, demi-lunes, poudrières que j'ai conquises. Depuis, je ne rêve plus de guerre. Mon second souvenir se rapporte à ma première bicyclette dont je cassai la chaîne en essayant, vaine présomption de jarrets de seize ans, d'escalader le chemin escarpé qui grimpe le long du funiculaire. Enfin, plus proche, je me rappelle certain soir étoilé et parfumé où, parmi les étroits chemins enfouis sous le feuillage, j'errai délicieusement — pendant que par lointaines bouffées arrivaient des accords de l'orchestre jouant dans le pavillon au milieu du jardin ou sur la terrasse, et qu'en bas, tout en bas, les étoiles semblaient se balancer sur la Seine qui, paisible, endormie, coulait indéfiniment de son flot égal et jamais lassé.

M. R.

(Cliché Beau.) ... Le Pavillon de Bellevue sourit de ses terrasses claires et de ses peintures fraîches...

Les Champions du Sport et le Vin Mariani

« A monsieur Mariani,

« L'homme manque toujours et partout d'énergie et d'endurance ; c'est sa grande misère.

« Vous avez su lui ouvrir une source nouvelle et exquise d'énergie : Vous êtes un bienfaiteur de l'homme.

« P. H. DIDON. »

L'ALCOOL est, tout le monde en convient, le plus grand des fléaux qui menacent l'humanité en général et notre race en particulier, car nous avons le triste privilège d'être les recordmen de la consommation alcoolique ! Or, au récent Congrès qui s'est réuni à Paris pour combattre l'effrayante passion, l'on a examiné tous les moyens susceptibles de la combattre avec efficacité : Religion,

(Cliché Fescau.) CHARLEMONT,
Champion en boxe française.

Cordialement. En vous remettant ma photographie, je vous souhaite de bien nombreux succès de Mariani et tout ce qu'il faut pour vous maintenir en parfaite santé.

H. Charlemont

CHARRON,
Vainqueur de la course Paris-Amsterdam et retour.

Le vin Mariani est excellent qui fait fonctionner le moteur humain

F. Charron

(Cliché Beau.)
Mlle LÉA LEMOINE.
Gagnante du deuxième championnat des chauffeuses.

Bon courage ! Mariani est pour la chauffeuse ce que l'essence est pour les moteurs : celle-ci lui en donne la force, celui-là lui donne la force et le courage pour la lutte pénible.

Léa Lemoine

COMTE J. CLARY.
Gagnant du championnat de la Société *Le Fusil de Chasse*,
Président du *Pistolet*.

On dit que pour pouvoir tirer ses adversaires de Grey tous les matins, boit ton vin Mariani.

Clary

(Cliché Chiesi.)
A. TUMMER (DU RACING-CLUB),
Spécialiste des courses pédestres de fond.

When training I have always found a glass of Mariani an excellent pick-me-up during long, most invigorating tonic both to body and soul.

Alf. A. Tummer

instruction, morale, etc., ont été indiquées comme les antidotes de ce poison ; mais l'on n'a pas songé au sport !

Cependant, il eût été facile de constater que les pratiquants des exercices physiques sont, à de très rares exceptions, de piètres buveurs. Lorsqu'on se livre avec assiduité au cyclisme, à l'escrime, au football, à l'aviron, ou à tout autre sport, ce sont des boissons toniques, hygiéniques ou tout simplement rafraîchissantes que l'on absorbe. Mais, lors même qu'il ne suit pas le rigoureux régime prescrit par certains spécialistes, l'athlète à l'entraînement se prive tout au moins de liqueurs ou d'apéritifs, car il sait que cette prohibition est la première condition du succès.

Le Congrès antialcoolique eût donc été bien inspiré en signalant un des principaux bienfaits de l'extension du goût sportif en France.

Ce préambule semble n'avoir qu'un très lointain rapport avec l'objet principal de cet article. Et pourtant nous l'avons jugé indispensable, car il nous pose en ennemi des boissons alcooliques. Or, le *Vin Mariani* n'a rien à voir avec ces dernières. N'a-t-il pas été chanté par les célébrités du siècle connues pour être des buveurs d'eau : le pape Léon XIII, entre autres.

D'ailleurs, les toniques, si nécessaires aux personnes qui fatiguent cérébralement et physiquement parlant, ne sauraient être compris dans la mésestime qui frappe les succédanés de l'alcool. Il s'agit simplement de savoir discerner les bons des mauvais ; car combien d'apéritifs nuisibles sont vendus sous cette étiquette !

Mais, après un travail musculaire sévère, il est absolument nécessaire de prendre un « réparateur » des forces que l'on vient de dépenser. L'estomac en sent à ce point le besoin que les athlètes américains et anglais, d'une sobriété si reconnue, n'hésitent pas à prendre un verre de Porto après chaque séance d'entraînement. Or, le Porto est loin d'avoir les mêmes qualités que le Vin de Mariani dont nous allons expliquer ci-après les propriétés spéciales.

Le double secret de l'excellence de ce merveilleux liquide est qu'il est fait avec des feuilles de Coca toujours fraîches, préparées dans un bordeaux généreux, toujours originaire du même vignoble.

Mais, pour ceux qui l'ignoreraient encore, il est peut-être nécessaire de dire quelques mots de la Coca, ce produit qui fait la richesse du Pérou à un titre tout aussi certain que l'or des mines de ce pays de cocagne. La preuve en est que la feuille de Coca figure sur l'écu national.

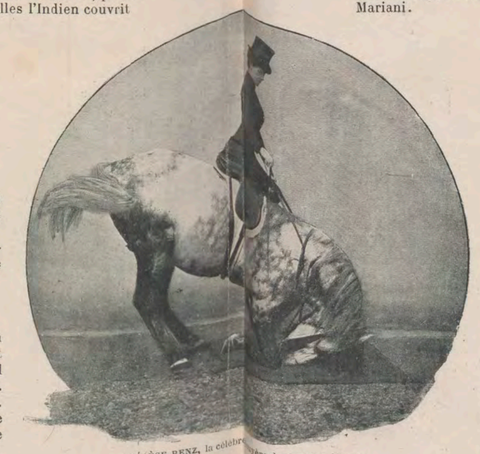
Des modernes savants ont donné, sur la plante péruvienne, des renseignements intéressants. Lisez — ô recordmen ! — le résumé des expériences auxquelles se livra le célèbre docteur Tschudy qui alla étudier la Coca sur place. Il prit un Indien et lui fit accomplir, en le soutenant exclusivement avec des feuilles de Coca, les prouesses suivantes : Pendant cinq jours et cinq nuits, il employa son sujet à un travail à la pioche, ne lui laissant prendre que deux heures de sommeil par nuit. Puis, sans autre repos, il lui fit faire une marche de 23 heures, pendant lesquelles l'Indien couvrit 92 kilomètres. Il suivait le pas de la mule du docteur, ne s'arrêtant que pour chiquer — toutes les trois heures — 14 grammes de feuilles de Coca. Or, après sept jours de ces fatigues et de ce régime, l'Indien ne donnait aucun signe de fatigue apparente et se déclarait prêt à recommencer.

Le grand Linné est le premier savant français qui ait dévoilé les étonnantes propriétés de la Coca ; mais on ne l'écouta pas, et c'est vraiment M. Angelo Mariani et le docteur Charles Fauvel qui ont répandu les mérites de cette plante magique.

TESTE,
Vainqueur du Critérium des motocycles.

L'Effet le plus merveilleux que j'ai jamais ressenti de toute ma vie, c'est celui que m'a procuré votre excellent Vin Mariani.

Teste



THÉRÈSE RENZ, la célèbre écuyère du Nouveau-Cirque.

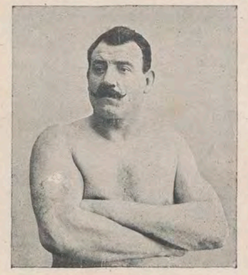
Mon cher Mariani, Quand je suis à cheval, je ne pense qu'à mon cheval, et quand je suis à terre, je ne pense qu'à votre excellent Vin Mariani.

Thérèse Renz

Mais ce qui n'a pas peu contribué non plus à la réussite de la Coca Mariani, c'est cette collection unique où tous les hommes célèbres : poètes, artistes, politiciens, académiciens et prélats, etc., ont vanté, comme nous le disions plus haut, les vertus de ce vin régénérateur.

Nos confrères de la presse quotidienne : Le *Figaro*, le *Temps*, le *Matin*, etc., ont tour à tour publié des suppléments artistiques sur ces « testimoniaux » en faveur du Vin Mariani, et ces suppléments font prime actuellement. Il est vrai que l'album publié par Mariani les contient tous et l'ouvrage s'impose à tous les bibliophiles.

Nous avons voulu ajouter notre collaboration à cette œuvre (propagation de la Coca Mariani) et à cet ouvrage (*Figures Contemporaines*) en publiant les portraits et les autographes des sportsmen célèbres qui reconnaissent l'excellence de ce produit. Et c'est le commencement d'une collection nouvelle que nous apportons à Mariani.



PONS,
Vainqueur du championnat du Monde de lutte.

Mon cher Mariani,

Je tiens un des huit prix Rustine que je remporte ce soir, dans mes Concours aux Championnats du monde. Je vais en porter à Chicago un flacon de Vin Mariani.

Ch. Pons

Or, nos champions ne sont pas de pacotille. Voici tout d'abord les grands escrimeurs : Le *Chevalier Pini*, auquel on doit la renaissance du goût de l'escrime en France ; le champion indiscutable de la grande école italienne qui, lors de son dernier voyage à Paris, a obtenu, à l'assaut du *Figaro*, un nouvel et éclatant succès. Deux femmes de sport — à des titres bien différents — reconnaissent aussi la générosité de ton vin. Et ces deux femmes sont Mme Thérèse Renz, l'écuyère la plus célèbre du moment, et Mme Léa Lemoine qui, après avoir remporté de nombreux succès à bicyclette, a gagné le deuxième Championnat des Chauffeuses de Longchamp.

Le tir est un des exercices qui, à l'encontre de ce que l'on se figure généralement, demandent le plus de qualités physiques : La force, pour que le bras et la main ne tremblent pas qui soutiennent l'arme, et le sang-froid que l'on ne rencontre guère que chez les forts. Or, le nom du *comte de Clary*, champion du « fusil de chasse », est assez connu dans ce sport pour que l'on ne discute pas son autorité.

RIVIERRE.
Vainqueur de la course Bordeaux-Paris.

Le Vin Mariani ! C'est vrai ; il m'a procuré une bonne combativité pour le moteur humain. Je ne veux donc pas manquer de le remercier et je lui dois toujours bon succès.

J. Rivierre

Voici un des sports les plus pénibles : La course à pied. On lira donc avec intérêt l'opinion de *M. A. Tummer*, qui se montra invincible pendant la dernière saison sur les longues distances.

Avez-vous assisté aux exercices de sauts de cet athlète incomparable qui s'appelle *H. Baker*, champion du monde ? Faites-vous traduire son « testimonial » et vous saurez ce qu'il pense du vin Mariani.

Le nom du cycliste *Rivierre* est plus connu en France que celui de beaucoup d'hommes politiques. La victoire qu'il remporta l'an dernier dans la course de Bordeaux-Paris, n'est qu'un des nombreux fleurons de sa couronne d'athlète.

L'automobilisme ont en *Charron*, vainqueur de la fameuse course de Paris-Amsterdam et retour, et en *Teste*, le glorieux premier du Critérium des Motocycles, recordman des 100 kilomètres, de valeureux apologistes.

Pour l'équitation l'on ne pouvait trouver un meilleur testimonial que celui de Mlle Thérésa Renz, la fameuse écuyère que Tout-Paris a applaudie au Nouveau-Cirque.

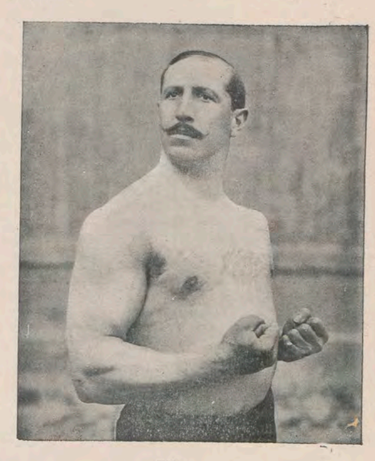
Charlemont, champion de la boxe française, prône également le Vin Mariani.

Quant à la lutte, à la renaissance de laquelle nous venons d'assister cet hiver, elle ne pouvait être mieux représentée que par *Pons*, le géant, vainqueur de Pytlasinski, de Gambier et de tant d'autres célébrités de ce sport dans le championnat du monde.

H. BAKER,
Champion sauteur du Monde.

Dear sir, I have just received by the last steamer your Mariani Wine. I have recommended it and shall do it to the best friends in Australia. It is one of the finest tonics we all require here, and I am sure it will soon be very much appreciated.

Yours truly,
H. Baker
Champion Jumper of the World.



PINI,
Le célèbre escrimeur.

Par force reconnaissance pour l'efficace et mes effets du vin Mariani, je déclare ici que je n'emploierai jamais, en général, de nom ni d'image de marque, sinon pour faire mon breuvage du Vin Mariani pour la force et la santé.

Pini

Voilà les sportsmen qui ont le plus besoin d'énergie et d'endurance. Aussi n'est-il pas étonnant qu'ils vantent le Vin de Mariani dont le Père Didon — ce protagoniste de la régénérescence physique — a dit qu'il était « un bienfaiteur de l'homme ».

LEADER.

(PLAQUETTE DE O. ROTY, membre de l'Institut).

LE TAILLEUR SPORTIF

Aux lecteurs qui s'étonneront de trouver dans nos colonnes un article de mode, nous ferons remarquer que le sujet ne s'éloigne guère de ceux que traite habituellement cet organe. Le but du tailleur n'est-il pas, en effet, de mettre en relief les avantages physiques que le sport a pu nous faire acquérir, ou tout au moins de dissimuler les imperfections corporelles dont l'atavisme ou la vie en partie double — travaux et plaisirs — sont la cause. Et c'est art n'est-il pas assimilable, en somme, à celui du sculpteur ou du peintre, puisqu'il consiste à chercher l'esthétique par la forme ou la couleur ? L'élégance ne fait qu'ajouter, d'ailleurs, à la beauté et à l'harmonie des gestes.

Or, cet art, du moins en ce qui concerne les vêtements d'homme, était en déclin depuis qu'il semblait établi qu'une mise riche et de bon goût était incompatible avec les sentiments démocratiques. On oubliait que les plus farouches révolutionnaires de 93 ne dédaignaient pas l'effet produit, à la tribune, par le port d'un habit à la coupe irréprochable.

(Cliché Beau.)

GRAND PARDESSUS EN CUIR, MOD STRÖM.

Les Anglais ont essayé de profiter de cette erreur pour nous supplanter, et ils y ont réussi en partie, car combien de gens se figurent qu'il faut aller à Londres pour se bien faire habiller ! Est-il besoin de dire qu'il n'en est rien et que certains tailleurs parisiens — ils ne sont pas nombreux, je l'avoue, — rivalisent avec les plus célèbres maisons de Piccadily.

Parmi ces maisons, il en est une qui se recommande par son ancienneté — elle date d'un demi-siècle — et par l'habileté de celui qui l'a fondée. Et le fait, pour cette maison, d'avoir fait faire au costume sportif des progrès énormes, ne suffit pas à justifier notre appréciation. Car, avant de songer à habiller les cyclistes ou les chauffeurs, MM. Ström s'étaient déjà imposés comme tailleurs de haute volée.

(Cliché Beau.)

PARDESSUS EN PEAU DE PHOQUE, MOD. STRÖM.

C'est en 1848 que M. Ole Strom vint à Paris, simple artisan d'un métier où lui et les siens devaient exceller par la suite. D'origine scandinave, cette homme intelligent ne tarda pas à conquérir ses grandes lettres de naturalisation par ses travaux et les découvertes qu'il fit faire ici à l'art du tailleur.

Il avait su acquérir tout d'abord les connaissances techniques, sans lesquelles un tailleur ne pourra jamais être qu'un confectionneur de second ordre. Mais, esprit inventif et chercheur, il s'appliqua à découvrir le fameux point de repère qui donne, si je puis m'exprimer ainsi, l'équilibre d'un vêtement.

Dans l'ignorance de ce point on ne peut faire que des vêtements qui godaillent, donnent de la proéminence au ventre ou voûtent les épaules. Ce point, M. Strom le découvrit grâce au fil à plomb et ses fils et lui en ont toujours un — en or ce vil plomb est changé — à la main.

Mais là n'est pas le seul secret du tailleur qui veut se faire un nom, car non seulement le vêtement doit *aller*, mais il doit présenter aussi ce cachet qui fait dire de celui qui le porte : « M. Untel est toujours bien mis! » Combien de gens n'ont jamais pu avoir ce cachet, qui ne vient pas d'eux, mais de la personnalité de celui qui les habille.

(Cliché Beau.)

COSTUME DE MOTOCYCLISTE EN CUIR, MOD. STRÖM.

(Cliché Beau.)

VÊTEMENT COMPLET CAOUTCHOUTÉ, MOD. STRÖM.

Or, les fils Strom — car le père s'est retiré, leur laissant sa maison — ont une originalité indéniable. Pour reconnaître leurs œuvres, il n'est pas besoin de lire l'étiquetie; et il n'est pas rare d'entendre, au théâtre ou aux courses, cette réflexion typique : « Regardez-donc X..., il a une jaquette de chez Strom ! » C'est le cachet du costume qui révèle ses auteurs.

Mais — et ici j'aborde un sujet qui nous touche davantage — les costumes sportifs qui sortent de cette maison suffiraient à prouver l'ingéniosité de MM. Ström. Dès Paris-Brest, ils entrevirent le succès de la bicyclette et ils créèrent des vêtements spéciaux qui surent rester chic tout en ne sacrifiant rien à l'hygiène ou au confort. C'est la laine qui y domine, et l'on chercherait en vain un fil de coton dans les étoffes employées. Et cela, afin que la transpiration ne puisse se volatiliser à son gré, phénome physique qui amène le fâcheux refroidissement.

Avec l'automobile, nouvelle série de costumes sportifs : vêtements à la fois chauds, légers et suffisamment protecteurs contre la pluie ou la poussière; tissus imperméabilisés ou caoutchoutés.

Car, en ce qui concerne les étoffes, personne ne saurait lutter avec Ström. C'est un manieur d'étoffes, comme d'autres sont des manieurs d'or, d'argent, de diamants. Sa main experte se complait à remuer les lainages, les draps, les soieries et les fourrures. Et de ses nombreux voyages il a rapporté des tissus absolument inédits, d'une souplesse merveilleuse. C'est, dans les magasins de la rue de la Chaussée-d'Antin, une collection unique de ces merveilleux produits qui viennent de toutes les parties du monde. Et je ne parle pas des fourrures pour chauffeurs par lesquelles MM. Ström ont commencé à se révéler auprès de ce public spécial.

Parmi les tissus appelés à avoir le plus de succès auprès des sportsmen, je citerai le *pongis*, qui se fabrique à Bombay où les Indiens le tissent. Un cache-poussière établi ainsi d'une seule pièce est le vêtement de ce genre le plus agréable et le plus seyant qu'il soit.

Un autre article : Le gilet en poils de chameaux ou en lainage spécial fera l'affaire des touristes soucieux de leur santé. On le glissera dans la valise et on s'en revêtira lors d'une baisse subite de température, produite par le coucher du soleil ou le passage à une altitude élevée.

(Cliché Beau.)

GRAND CACHE-POUSSIÈRE, MOD. STRÖM.

Il y a aussi le pardessus en peau de phoque, doublée légèrement. C'est là une véritable fourrure d'été, vraiment bonne a emporter dans les excursions automobiles.

Il me faut citer encore les costumes de cuir (blouses, vestons, pantalons) qui, chez Strom, trouvent le moyen de n'être pas laids ! Remarqué un manteau de cuir, très ample et merveilleusement conditionné qui peut se serrer aux jambes (voir la gravure) pour former culotte. Dans le même ordre d'idée il y a le pantalon et la houppelande en tissu caoutchouté qui sont fermés à toutes les extrémités.

Mais il serait faux de croire que MM. Strom ne s'occupent que de sport. S'ils se sont lancés dans cette branche du costume, c'est que la sûreté de leur coupe leur économise beaucoup de temps. (Il est rare qu'un vêtement n'aille pas à la perfection du premier coup). Et puis, ils ont un besoin de créer qui les pousse à toujours chercher du nouveau : vêtement ou étoffe.

(Cliché Beau.)

PÉLERINE CAOUTCHOUTÉE, MOD. STRÖM.

Si, au Bois ou sur les routes, les fervents du cycle ou de l'automobile sont revêtus de costumes de chez eux, c'est également leur impeccable habit noir que l'on trouve sur le dos des bostonneurs copurchics dans les soirées du grand monde.

D'ailleurs il y a économie à se faire habiller chez Ström : Les vêtements qui sortent de la rue de la Chaussée-d'Antin ne s'usent et ne se déforment pour ainsi dire jamais. Ajoutons à cela que les prix, sans concurrence possible, n'ont rien d'exorbitant.

SMART.

(Cliché Beau.)

GILET HYGIÉNIQUE MOD STRÖM.

(Cliché Beau.)

LE GILET HYGIÉNIQUE OUVERT, MOD. STRÖM.